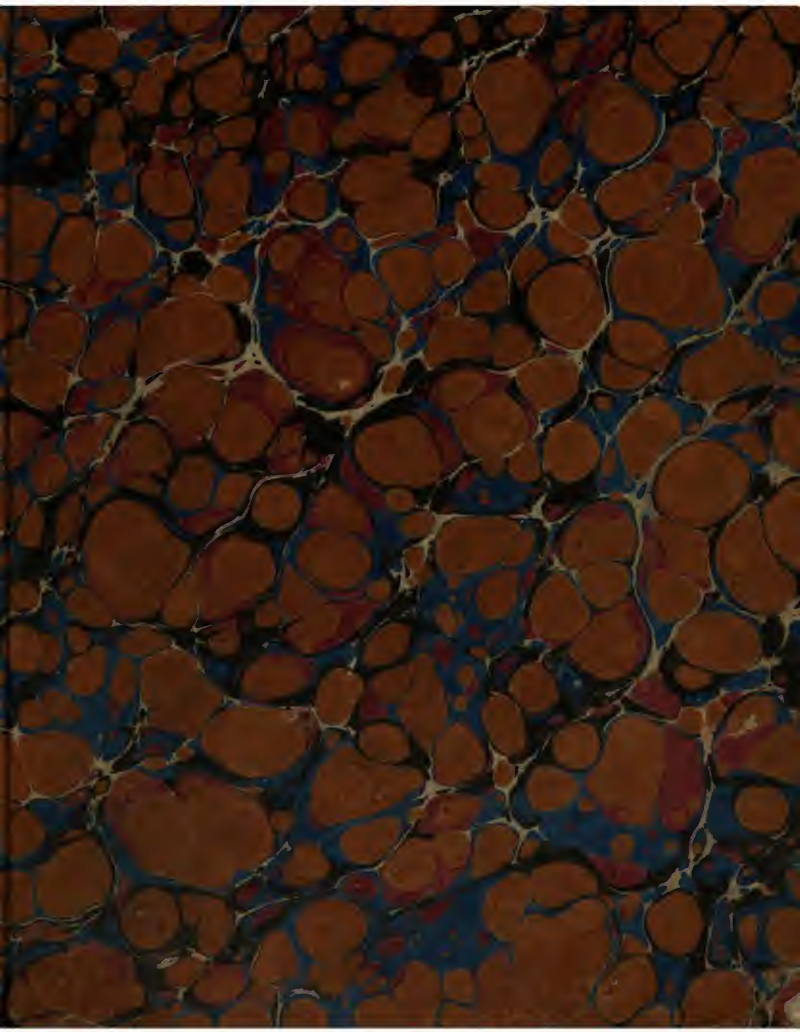

Digitized by Google

A. hyd. 5015 b

Hansemann

Digitized by Google

Zur Bibliothek d. Provinzial. Neu. Dienstes
Cöln
N. 1001.

Digitized by Google

Digitized by Google

Kritik

des

Preulsischen

Eisenbahn-Gesetzes

vom 3. November 1838.

Von

David Hansemann.

Aachen und Leipzig,
bei J. A. Mayer.

1841.

Digitized by Google

BAYERISCHE
STAATS-
BIBLIOTHEK
MUENCHEN

Bayerische
Staatsbibliothek
München

Digitized by Google

BAYERISCHE STAATS-BIBLIOTHEK MUENCHEN

Vorwort.

Die nachstehende Schrift wurde, mit Ausnahme der „Grundsätze eines neuen Eisenbahn-Gesetzes" und des „Anhangs," schon im Frühjahr und Sommer dieses Jahres geschrieben. Sie würde noch früher geschrieben und zum Drucke befördert worden seyn, wenn ich nicht die Überzeugung gehegt hätte, daß die Staatsregierung mehr und mehr zu einer den Eisenbahn-Unternehmungen günstigen Ansicht übergehen werde. Nachdem dieses offenbar erfolgt ist, wird eine wesentliche Abänderung des Eisenbahn-Gesetzes vom 3. November 1838, — welches zum Verständniß der Schrift ihr vorgedruckt ist, — wahrscheinlich.

Bei allen Staatsbeamten und Personen, welche auf Eisenbahn-Gesetzgebung einzuwirken vermögen, die Überzeugung der Nothwendigkeit einer Abänderung des Gesetzes zu begründen und zu verstärken; dessen Mängel nachzuweisen; die Veränderungen anzudeuten, welche nach meinem Dafürhalten erforderlich sind, um die kollidirenden Interessen des Staats und der Aktionäre

Digitized by Google

auszugleichen, und die Geldanlagen vorsichtiger Kapitalisten in Eisenbahn-Unternehmungen zu befördern; allen Aktionären, denen es um die Sache und um dauernde und sichere Geldanlage zu thun ist, zu zeigen, worauf ihre Bitten bei dem Gouvernement zu richten sind; überhaupt einen Beitrag zur Aufklärung und Prüfung dieses schwierigen Gegenstandes der Gesetzgebung zu liefern; — dieß ist der Zweck der Schrift.

Weit entfernt bin ich von der anmaßenden Meinung, daß meine Vorschläge nicht mancher Verbesserungen fähig wären. Wenn nur die wesentlichsten Grundsätze, die im Widerspruch mit der dermaligen Eisenbahn-Gesetzgebung stehen, in Folge einer gründlichen Prüfung Anerkennung finden, so habe ich nicht vergeblich geschrieben.

Es muß noch ausdrücklich erklärt werden, daß meine Stellung in der Direktion der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft nicht den mindesten Einfluß auf die in dieser Schrift dargestellten Ansichten gehabt hat. Damit meine Stellung als Schriftsteller, in welcher nur die Interessen des Staats für mich maßgebend sind, von jener andern völlig getrennt und unabhängig bleibe, ist der Inhalt dieser Schrift weder mit meinen Kollegen in der Direktion berathen, noch ihnen mitgetheilt worden.

Aachen, Ende November 1840.

Der Verfasser.

Digitized by Google

Gesetz

über

die Eisenbahn-Unternehmungen.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen ꝛc. ꝛc., haben für nöthig erachtet, über die Eisenbahn-Unternehmungen, und insbesondere über die Verhältnisse der Eisenbahn-Gesellschaften zum Staate und zum Publikum, allgemeine Bestimmungen zu treffen, und verordnen demnach auf den Antrag Unseres Staatsministeriums und nach erfordertem Gutachten Unseres Staatsraths, wie folgt:

§ 1. Jede Gesellschaft, welche die Anlegung einer Eisenbahn beabsichtigt, hat sich an das Handelsministerium zu wenden, und demselben die Hauptpunkte der Bahnlinie, so wie die Größe des zu der Unternehmung bestimmten Aktienkapitals genau anzugeben. Findet sich gegen die Unternehmung im Allgemeinen nichts zu erinnern, so ist der Plan derselben, nach den bereits ertheilten und künftig etwa noch zu erlassenden Instruktionen, einer sorgfältigen Prüfung zu unterwerfen. Wird in Folge dieser Prüfung Unsere landesherrliche Genehmigung ertheilt, so hat das Handelsministerium, unter Eröffnung der etwa nöthig befundenen besondern Bedingungen und Maßgaben, eine Frist festzusetzen, binnen welcher der Nachweis zu führen ist, daß das bestimmte Aktien-

Digitized by Google

kapital gezeichnet und die Gesellschaft, nach einem unter den Aktienzeichnern vereinbarten Statute, wirklich zusammengetreten sey.

§ 2. Hinsichtlich der Aktien und der Verpflichtungen der Aktienzeichner finden folgende Grundsätze Anwendung:

1. die Aktien dürfen auf den Inhaber gestellt werden und sind stempelfrei;
2. die Ausgabe der Aktien darf vor Einzahlung des ganzen Nominalbetrags derselben nicht erfolgen, und eben so wenig die Ertheilung auf den Inhaber gestellter Promessen, Interimsscheine ꝛc. Über Partial-Zahlungen dürfen nur Quittungen, auf den Namen lautend, ertheilt werden;
3. der Zeichner der Aktie ist für die Einzahlung von 40 Prozent des Nominalbetrages der Aktie unbedingt verhaftet; von dieser Verpflichtung kann derselbe weder durch Übertragung seines Anrechts auf einen Dritten sich befreien, noch Seitens der Gesellschaft entbunden werden. Für den Fall, daß die ausgeschriebenen Partial-Zahlungen in Rückstand bleiben, ist die Bestimmung von Konventionalstrafen, ohne Rücksicht auf die sonst hinsichtlich deren Höhe gesetzlich bestehenden Beschränkungen, zulässig;
4. nach Einzahlung von 40 Prozent hat die Gesellschaft, wenn der ursprüngliche Zeichner der Aktie sein Anrecht auf einen Andern übertragen hat, die Wahl, ob sie
   a. den ursprünglichen Zeichner seiner Verpflichtung entlassen und sich lediglich an den Zessionar halten, oder
   b. der Abtretung ungeachtet, den ursprünglichen Zeichner noch ferner in Anspruch nehmen will, in welchem Fall die Gesellschaft gegen den Zessionar keinen Anspruch hat.

   Der hierüber von dem Vorstande der Gesellschaft zu fassende Beschluß ist beim Ausschreiben der nächsten Partialzahlung bekannt zu machen.
5. Bei jeder folgenden Zession treten dieselben Bestimmungen ein, welche unter 4 für die erste gegeben worden sind.
6. wenn nach Einzahlung von 40 Prozent die fernern Partialzahlungen nicht eingehen, so ist die Gesellschaft berechtigt, entweder
   a. den Zahlungspflichtigen weiter in Anspruch zu nehmen, oder
   b. denselben unter Aufhebung seiner Verpflichtung gegen die Ge-

Digitized by Google

sellschaft, des bereits Gezahlten und aller Rechte aus den bisherigen Zahlungen verlustig zu erklären. Bis zu dem Betrage, mit welchem die auf diese Weise ausscheidenden Interessenten betheiligt waren, dürfen neue Aktienzeichnungen zugelassen werden.

§ 3. Das Statut ist zu Unserer landesherrlichen Bestätigung einzureichen; es muß jedoch zuvor der Bauplan im Wesentlichen festgestellt worden seyn.

So lange die Bestätigung nicht erfolgt ist, bestimmen sich die Verhältnisse der Gesellschaft und ihrer Vertreter nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften über Gesellschafts- und Mandats-Verträge. Mittelst der Bestätigung des Statuts, welches durch die Gesetzsammlung zu publiziren ist, werden der Gesellschaft die Rechte einer Korporation oder einer anonymen Gesellschaft ertheilt.

§ 4. Die Genehmigung der Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte wird dem Handelsministerium vorbehalten; eben so sind die Verhältnisse der Konstruktion, sowohl der Bahn, als der anzuwendenden Fahrzeuge, an diese Genehmigung gebunden. Alle Vorarbeiten zur Begründung der Genehmigung hat die Gesellschaft auf ihre Kosten zu beschaffen.

§ 5. Die Anlage von Zweigbahnen kann eben so, wie die von neuen Eisenbahnen überhaupt nur mit Unserer landesherrlichen Genehmigung Statt finden.

§ 6. Zur Emission von Aktien über die ursprünglich festgesetzte Zahl hinaus ist Unsere Genehmigung nothwendig. Die Aufnahme von Geldbarlehnen (womit der Kauf auf Kredit nicht gleichgestellt werden soll) bedarf der Zustimmung des Handelsministeriums, welches dieselbe an die Bedingung eines festzustellenden Zins- und Tilgungsfonds zu knüpfen befugt ist.

§ 7. Die Gesellschaft ist befugt, die für das Unternehmen erforderlichen Grundstücke ohne Genehmigung einer Staatsbehörde zu erwerben; zur Gültigkeit der Veräußerung von Grundstücken ist jedoch die Genehmigung der Regierung nöthig.

§ 8. Für den Fall, daß über den Erwerb der für die Bahn-Anlage nothwendigen Grundstücke eine Einigung mit den Grundbesitzern nicht zu Stande kommt, wird der Gesellschaft das Recht zur Expropriation, welchem auch die Nutzungsberechtigten unterworfen sind, verliehen.

Digitized by Google

Dasselbe erstreckt sich insonderheit:

1. auf den zu der Bahn selbst erforderlichen Grund und Boden;
2. auf den zu den nöthigen Ausweichungen erforderlichen Raum;
3. auf den Raum zur Unterbringung der Erde und des Schuttes ꝛc., bei Einschnitten, Tunnels und Abtragungen;
4. auf den Raum für die Bahnhöfe, die Aufseher- und Wärterhäuser, die Wasserstationen und längs der Bahn zu errichtenden Kohlenbehältnisse zur Versorgung der Dampfmaschinen, und
5. überhaupt auf den Grund und Boden für alle sonstigen Anlagen, welche zu dem Behufe, damit die Bahn als eine öffentliche Straße zur allgemeinen Benutzung dienen könne, nöthig oder in Folge der Bahn-Anlage im öffentlichen Interesse erforderlich sind.

Die Entscheidung darüber, welche Grundstücke für die obigen Zwecke (Nro. 1 — 5) in Anspruch zu nehmen sind, steht in jedem einzelnen Falle der Regierung, mit Vorbehalt des Rekurses an das Ministerium, zu. Dagegen ist das Expropriationsrecht auf solche Anlagen nicht auszudehnen, welche, wie Waaren-Magazine und dergleichen, nicht den unter Nro. 5 gedachten allgemeinen Zweck, sondern nur das Privat-Interesse der Gesellschaft angehen.

§ 9. Außer dem Expropriationsrechte wird der Gesellschaft auch das Recht zur vorübergehenden Benutzung fremder Grundstücke Behufs der Einrichtung von Interims-Wegen, der Materialien-Gewinnung ꝛc., eben so, wie es bei der Anlegung und Unterhaltung von Kunststraßen dem Staate zusteht, eingeräumt. In welchem Umfange dieses Recht nach den, in den verschiedenen Landestheilen bestehenden Vorschriften geltend zu machen, und welche Grundstücke dabei in Anspruch zu nehmen sind, hat die Regierung, vorbehaltlich des Rekurses an das Handelsministerium, zu bestimmen. Jedoch ist überall das Ausgraben von Erde zur Ziegelfabrikation und von Feldsteinen, so wie die Eröffnung von Steinbrüchen und die Benutzung schon vorhandener Steinbrüche, in den durch gegenwärtigen Paragraphen den Gesellschaften beigelegten Befugnissen nicht enthalten.

§ 10. Wenn die Gesellschaft ein benachbartes Grundstück zur Unterbringung der Erde und des Schuttes in Anspruch genommen hat (§ 8, Nro. 3), so soll, nachdem dieser Zweck vollständig erreicht ist, der Eigenthümer die Wahl haben, dieses Grundstück (nach § 8) der Gesellschaft

Digitized by Google

fortwährend zu überlassen, oder (nach § 9) gegen Ersatz der Werthsverminderung zurückzunehmen. Sollte jedoch der fortwährende Besitz desselben der Gesellschaft für die Sicherheit der Bahn nöthig seyn, so fällt der Anspruch des Eigenthümers auf Rückgabe hinweg.

§ 11. Die Expropriation erfolgt in denjenigen Landestheilen, wo das allgemeine Landrecht in Kraft ist, nach Vorschrift der §§ 8 — 11, Theil 1, Titel 11.

Die Regierung ernennt die Taxatoren und leitet das Abschätzungsverfahren, unter Zuziehung beider Theile. Der Eigenthümer ist verpflichtet, gegen Empfang oder gerichtliche Deposition des Taxwerthes, das Grundstück der Gesellschaft zu übergeben, und wird nöthigen Falls von der Regierung hierzu angehalten.

Der Eigenthümer kann, wenn er mit der Schätzung der Taxatoren nicht zufrieden ist, auf richterliche Entscheidung über den Werth antragen. Der Gesellschaft steht ein solches Recht nicht zu.

In der Rheinprovinz, so weit das Allgemeine Landrecht daselbst nicht in Kraft ist, erfolgt die Ausübung des Expropriationsrechts (§ 8) und die Feststellung der Entschädigungen nach den für die Expropriation dort geltenden Bestimmungen.

§ 12. Wenn bei der Entschädigung außer dem Eigenthümer, auch Realberechtigte in Betracht kommen, so hängt es von dem Ermessen der Regierung ab, ob die Entschädigungssumme gerichtlich deponirt, oder ob dafür Kaution gestellt werden soll, in welchem letztern Falle die Gesellschaft, vom Zeitpunkt der Übergabe an, landesübliche Zinsen zu zahlen hat.

§ 13. Für die vorübergehende Benutzung von Grundstücken (§ 9) ist die Entschädigung in gleicher Art, wie bei der Expropriation (§ 11), zu bestimmen. Es kann aber für deren Gewährung die Bestellung einer angemessenen Kaution verlangt werden, in welchem Falle die Regierung die Sache interimistisch zu reguliren hat.

§ 14. Außer der Geld-Entschädigung ist die Gesellschaft auch zur Einrichtung und Unterhaltung aller Anlagen verpflichtet, welche die Regierung an Wegen, Ueberfahrten, Triften, Einfriedigungen, Bewässerungs- oder Vorfluths-Anlagen ꝛc. nöthig findet, damit die benachbarten Grundbesitzer gegen Gefahren und Nachtheile in Benutzung ihrer Grundstücke gesichert werden.

Digitized by Google

Entsteht die Nothwendigkeit solcher Anlagen erst nach Eröffnung der Bahn durch eine mit den benachbarten Grundstücken vorgehenden Veränderung, so ist die Gesellschaft zwar auch zu deren Einrichtung und Unterhaltung verpflichtet, jedoch nur auf Kosten der dabei interessirten Grundbesitzer, welche deshalb auf Verlangen der Gesellschaft Kaution zu bestellen haben.

§ 15. Bei der Zahlung der Geldvergütungen für Grundstücke, welche nach § 8 der Expropriation unterworfen sind, ohne Unterschied, ob die Veräußerung selbst durch Expropriation, oder durch freien Vertrag bewirkt wird, kommen die, für den Chausseebau in den verschiedenen Landestheilen hierüber bestehenden gesetzlichen Bestimmungen zur Anwendung; auch sollen die dabei vorkommenden Verhandlungen stempel- und sportelfrei erfolgen.

§ 16. Hat die Gesellschaft ein nach § 8 der Expropriation unterworfenes Grundstück, sey es durch Expropriation, oder durch freien Vertrag, erworben, so soll für dasselbe ein Anspruch sowohl auf Wiederkauf, als auf Verkauf eintreten, wenn in der Folge entweder die Anlage dieser Eisenbahn aufgegeben, oder das Grundstück zu ihren Zwecken entbehrlich wird.

§ 17. Den Anspruch auf Wiederkauf und Vorkauf hat der zeitige Eigenthümer des durch den ursprünglichen Erwerb (§ 16) verkleinerten Grundstücks.

§ 18. Den Wiederkauf kann dieser Eigenthümer in solchem Fall zu jeder Zeit geltend machen; bestreitet die Gesellschaft das Daseyn der im § 16 bestimmten Bedingungen, so tritt richterliche Entscheidung ein. Die Gesellschaft kann von ihrer Seite den Eigenthümer auffordern, sich über die Ausübung dieses Rechts zu erklären, und er verliert dasselbe, wenn er nicht binnen zwei Monaten diese Erklärung abgibt. Bei dem Wiederkauf zahlt der Eigenthümer den ursprünglichen Kaufpreis, nach Abzug der durch die bisherige Benutzung in dem Grundstück entstandenen Werthsverminderung. Dagegen kann die Gesellschaft keine Verbesserungen in Anrechnung bringen, wohl aber die von ihr auf diesem Boden etwa errichteten Gebäude oder andere Anlagen hinwegnehmen.

§ 19. Der Vorkauf tritt ein, wenn die Gesellschaft das entbehrlich gewordene Grundstück anderweit zu verkaufen Gelegenheit findet. Sie hat diese Absicht, so wie den angebotenen Kaufpreis dem nach § 17

Digitized by Google

berechtigten Eigenthümer anzuzeigen, welcher sein Vorkaufsrecht verliert, wenn er sich nicht binnen zwei Monaten darüber erklärt. Unterläßt die Gesellschaft die Anzeige, so kann der Berechtigte seinen Anspruch gegen jeden Besitzer geltend machen.

§ 20. Für alle Entschädigungs-Ansprüche, welche in Folge der Bahn-Anlagen an den Staat gemacht, und entweder von der Gesellschaft selbst anerkannt, oder unter ihrer Zuziehung richterlich festgestellt werden, ist die Gesellschaft verpflichtet.

§ 21. Das Handelsministerium wird nach vorgängiger Vernehmung der Gesellschaft die Fristen bestimmen, in welchen die Anlage fortschreiten und vollendet werden soll, und kann für deren Einhaltung sich Bürgschaft stellen lassen. Im Falle der Nichtvollendung binnen der bestimmten Zeit bleibt vorbehalten, die Anlage, so wie sie liegt, für Rechnung der Gesellschaft unter der Bedingung zur öffentlichen Versteigerung zu bringen, daß dieselbe von den Ankäufern ausgeführt werde. Es muß jedoch dem Antrage auf Versteigerung die Bestimmung einer schließlichen Frist von sechs Monaten zur Vollendung der Bahn vorangehen.

§ 22. Die Bahn darf dem Verkehr nicht eher eröffnet werden, als, nach vorgängiger Revision der Anlage, von der Regierung die Genehmigung dazu ertheilt worden.

§ 23. Die Handhabung der Bahnpolizei wird, nach einem darüber von dem Handelsministerium zu erlassenden Reglement, der Gesellschaft übertragen. Das Reglement wird zugleich das Verhältniß der mit diesem Geschäft beauftragten Beamten der Gesellschaft näher festsetzen.

§ 24. Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Bahn nebst den Transport-Anstalten fortwährend in solchem Stande zu erhalten, daß die Beförderung mit Sicherheit und auf die der Bestimmung des Unternehmens entsprechende Weise erfolgen könne; sie kann hierzu im Verwaltungswege angehalten werden.

§ 25. Die Gesellschaft ist zum Ersatz verpflichtet für allen Schaden, welcher bei der Beförderung auf der Bahn, an den auf derselben beförderten Personen und Gütern, oder auch an andern Personen und deren Sachen entsteht, und sie kann sich von dieser Verpflichtung nur durch den Beweis befreien, daß der Schade entweder durch die eigene Schuld des Beschädigten, oder durch einen unabwendbaren äußern Zufall

Digitized by Google

bewirkt worden ist. Die gefährliche Natur der Unternehmung selbst ist als ein solcher, von dem Schadenersatz befreiender Zufall nicht zu betrachten.

§ 26. Für die ersten drei Jahre nach dem auf die Eröffnung der Bahn folgenden 1. Januar wird, vorbehaltlich der Bestimmungen des § 45, der Gesellschaft das Recht zugestanden, ohne Zulassung eines Konkurrenten den Transportbetrieb allein zu unternehmen und die Preise, sowohl für den Personen-, als für den Waarentransport, nach ihrem Ermessen zu bestimmen. Die Gesellschaft muß jedoch:

1. den angenommenen Tarif beim Beginn des Transportbetriebes und die spätern Änderungen sofort bei deren Eintritt, im Falle der Erhöhung aber sechs Wochen vor Anwendung derselben, der Regierung anzeigen und öffentlich bekannt machen, und
2. für die angesetzten Preise alle zur Fortschaffung aufgegebene Waaren, ohne Unterschied der Interessenten, befördern, mit Ausnahme solcher Waaren, deren Transport auf der Bahn durch das Bahn-Reglement oder sonst polizeilich für unzulässig erklärt ist.

§ 27. Nach Ablauf der ersten drei Jahre können, zum Transportbetriebe auf der Bahn, außer der Gesellschaft selbst, auch Andere, gegen Entrichtung des Bahngeldes oder der zu regulirenden Vergütung (§§ 28 — 31, vergl. mit § 45), die Befugniß erlangen, wenn das Handelsministerium, nach Prüfung aller Verhältnisse, angemessen findet, denselben eine Konzession zu ertheilen.

§ 28. Auf solche Konkurrenten sind, in Ansehung der Bahn-Polizei, der guten Erhaltung ihrer Anstalten, so wie der Verpflichtung zum Schadenersatz, dieselben Bestimmungen anzuwenden, welche in den §§ 23, 24, 25 für die ursprüngliche Gesellschaft gegeben sind.

§ 29. Die Höhe des Bahngeldes, zu dessen Forderung die Gesellschaft, in Ermangelung gütlicher Einigung mit den Transport-Unternehmern, berechtigt ist, wird in der Art festgesetzt, daß durch dessen Entrichtung, unter Zugrundlegung der wirklichen Erträge aus den letztverflossenen Jahren,

1. die Kosten der Unterhaltung und Verwaltung der Bahn nebst Zubehör (mit Ausschluß der das Transport-Unternehmen angehenden Betriebs- und Verwaltungskosten) bestritten;
2. der statutenmäßige Beitrag zur Ansammlung eines Reservefonds

Digitized by Google

für außergewöhnliche, die Bahn und Zubehör betreffende Ausgaben aufgebracht;

3. die von der Gesellschaft zu übernehmenden Lasten (einschließlich der im § 38 gedachten) gedeckt werden können; woneben außerdem
4. der Gesellschaft an Zinsen und Gewinn ein, der bisherigen Nutzung entsprechender Reinertrag des auf die Bahn und Zubehör verwendeten Anlagekapitals zu gewähren bleibt, mit der weitern Maßgabe jedoch, daß dieser Reinertrag, auch wenn die Erträge der verflossenen Jahre eine höhere Nutzung des Anlagekapitals gewährt hätten, nicht höher als zu 10 Prozent des letztern, dagegen umgekehrt, auch wenn die Erträge der Vorjahre sich nicht so hoch belaufen hätten, nicht geringer als zu 6 Prozent des Anlagekapitals in Ansatz kommen soll. Zum Anlagekapital sind auch alle spätere wesentliche, von der Regierung als solche anerkannte Meliorationen zu rechnen, in so weit dieselben durch Erweiterung des Grundkapitals bewirkt worden sind.

§ 30. Die Berechnung des Bahngeldes geschieht in folgender Weise:

1. Aus den von der Gesellschaft im letzten Vierteljahr der ersten Betriebsperiode vorzulegenden Rechnungen der verflossenen $2^3/_4$ Jahre ist zunächst der bis dahin durchschnittlich gewonnene Reinertrag eines Jahres zu ermitteln. Dieser Reinertrag wird nach Verhältniß der

   auf die Bahn und deren Zubehör

   und auf das Fuhr- und Transport-Unternehmen nebst dem dazu gehörigen Inventar

   verwendeten Anlagekapitalien vertheilt, und der hiervon auf die Bahn und deren Zubehör fallende Antheil, mit Berücksichtigung der im § 29, Nr. 4 gegebenen Vorschriften für den Reinertrag der Bahn angenommen. Der sonach festgestellte Reinertrag der Bahn und der jährliche Durchschnittsbetrag der in dem § 29, Nro. 1 — 3 bezeichneten Ausgabe-Positionen zusammengenommen, bilden die Theilungssumme, welche der Festsetzung des Bahngeldes zum Grunde zu legen ist.
2. Die Frequenz der Bahn ist nach der Einnahme an Personen- und Frachtgeld zu berechnen und hierbei entweder die Centnerzahl der Güterfracht nach Verhältniß des Personengeldes zum Frachtgelde

Digitized by Google

auf Personen-Einheiten, oder auch die Personenzahl nach demselben Verhältniß auf Centner-Einheiten zu reduziren.

3. Die zu 1 ermittelte Summe, durch die Zahl des auf Personen- oder Centner-Einheiten reduzirten Fuhr- und Transportbetriebes zu 2 getheilt, ergibt die Höhe des zu entrichtenden Bahngeldes für eine Person oder einen Centner Waare.

   Haben bei einer Bahn verschiedene Sätze des Personengeldes oder für den Gütertransport Statt gefunden, so soll bei der Reduktion zu 2

   hinsichtlich des Personengeldes überall nur der niedrigste Satz,

   hinsichtlich des Gütertransports aber ein Durchschnittssatz

   angenommen werden.

4. Die schließliche Feststellung des Bahngeldes für Personen und Güter erfolgt demnächst in dem bei der Reduktion auf Personen- oder Centner-Einheiten zum Grunde gelegten Verhältnisse, mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der bisherigen Sätze für den Gütertransport.

§ 31. Das Bahngeld ist in bestimmten Perioden, welche das Handelsministerium für jede Eisenbahn auf wenigstens drei und höchstens zehn Jahre festzusetzen hat, von Neuem zu reguliren. Die Gesellschaft darf das festgesetzte Bahngeld nicht überschreiten, wohl aber vermindern. Sowohl der für die ganze Periode festgesetzte Tarif, als die in der Zwischenzeit eintretenden Veränderungen sind öffentlich bekannt zu machen und auf alle Transporte ohne Unterschied der Unternehmer gleichmäßig anzuwenden. Enthält der neue Tarif eine Erhöhung des Bahngeldes, so kann diese erst sechs Wochen nach der Bekanntmachung zur Anwendung kommen.

§ 32. Es bleibt der Gesellschaft überlassen, nachdem die Regulirung des Bahngeld-Tarifs nach §§ 29 und 30 erfolgt ist, die Preise, welche sie für die Beförderung an Fuhrlohn neben dem Bahngelde erheben will, nach ihrem Ermessen anzusetzen; es dürfen solche jedoch nicht auf einen höhern Reinertrag als 10 Prozent des in dem Transport-Unternehmen angelegten Kapitals berechnet werden.

Die Gesellschaft ist hierbei verpflichtet:

1. den Frachttarif (sowohl für den Waaren-, als für den Personentransport), welcher nachher ohne Zustimmung des Handelsmini-

Digitized by Google

steriums nicht erhöht werden darf, so wie demnächst die innerhalb der tarifmäßigen Sätze vorgenommenen Änderungen, und zwar im Falle einer Erhöhung früher ermäßigter Sätze sechs Wochen vor Anwendung derselben, der Regierung anzuzeigen und öffentlich bekannt zu machen; auch

2. für die angenommenen Sätze alle zur Fortschaffung aufgegebene Waaren, deren Transport polizeilich zulässig ist, ohne Unterschied der Interessenten zu befördern.

§ 33. Sofern nach Abzug der das Transport-Unternehmen betreffenden Ausgaben, einschließlich des in dem Statute mit Genehmigung des Ministeriums festzusetzenden jährlichen Beitrags zur Ansammlung eines Reservefonds, für die zuletzt verlaufende Periode sich an Zinsen und Gewinn ein Reinertrag von mehr als zehn Prozent des in dem Unternehmen angelegten Kapitals ergibt, müssen die Fuhrpreise in dem Maße herabgesetzt werden, daß der Reinertrag diese zehn Prozent nicht überschreite. Wenn jedoch der Ertrag des Bahngeldes das dafür in § 29 verstattete Maximum von zehn Prozent nicht erreicht, so soll der Ertrag des Transportgeldes zehn Prozent so lange übersteigen dürfen, bis beide Einnahmen zusammengerechnet einen Reinertrag von zehn Prozent der in dem gesammten Unternehmen angelegten Kapitale ergeben.

§ 34. Um die Ausführung der in den §§ 29 — 33 gegebenen Vorschriften möglich zu machen, ist die Gesellschaft verpflichtet, über alle Theile ihrer Unternehmung genaue Rechnung zu führen und hierin die ihr von dem Handelsministerium zu gebende Anweisung zu befolgen. Diese Rechnung ist jährlich bei der vorgesetzten Regierung einzureichen.

§ 35. Wenn über die Anwendung des Bahngeld- oder des Frachttarifs zwischen der Gesellschaft und Privatpersonen Streitigkeiten entstehen, so kommt die Entscheidung hierüber, mit Vorbehalt des Rekurses an das Handelsministerium, der Regierung zu.

§ 36. Die aus dem Postregale entspringenden Vorrechte des Staats, an festgesetzten Tagen und zwischen bestimmten Orten Personen und Sachen zu befördern, gehen, so weit es für den Betrieb der Eisenbahnen nöthig ist, die in jenem Regale enthaltene Ausschließung des Privatgewerbes aufzugeben, auf dieselben über, wobei der Postverwaltung die Berechtigung vorbehalten bleibt, die Eisenbahnen zur Beförderung

Digitized by Google

von postmäßigen Versendungen unter den nachfolgenden nähern Bestimmungen zu benutzen:

1. Die Gesellschaft ist verpflichtet, ihren Betrieb, so weit die Natur desselben es gestattet, in die nothwendige Übereinstimmung mit den Bedürfnissen der Postverwaltung zu bringen.
2. Sie übernimmt den unentgeldlichen Transport der Briefe, Gelder und aller andern, dem Postzwange unterworfenen Güter.
3. Sie übernimmt ferner den unentgeldlichen Transport derjenigen Postwagen, welche nöthig seyn werden, um die der Post anvertrauten Güter zu befördern.
4. Findet es die Postverwaltung nöthig, der Gesellschaft Reisende zur Beförderung zu überweisen, so ist die Gesellschaft verpflichtet, dieselben vorzugsweise vor andern Personen auf derjenigen Klasse von Bahnwagen, die dazu von der Post für immer bestimmt werden sollen, gegen Entrichtung des gewöhnlichen Personengeldes dieser Wagen zu befördern.
5. Die Gesellschaft ist verpflichtet, die mit Post-Freipässen versehenen Personen unentgeldlich zu befördern, vorausgesetzt, daß diese nur einen Theil ihrer Reise auf der Eisenbahn, einen andern Theil aber mit gewöhnlichem Postfuhrwerk zurücklegen.
6. Wird der regelmäßige Postbetrieb auf einer Eisenbahn dergestalt durch die Schuld der Gesellschaft unterbrochen, daß die Postverwaltung ihren Betrieb einstweilen durch andere Anstalten zu besorgen genöthigt wird, so ist die Gesellschaft zum Ersatz des hierdurch veranlaßten Kostenaufwandes verpflichtet.

§ 37. Wird eine Konkurrenz im Transport auf der Eisenbahn verstattet (§ 27), so sind die Konkurrenten gegen die Post zu denselben Leistungen verpflichtet, wie die ursprünglichen Unternehmer (§ 36). Für die angemessene Vertheilung dieser Lasten unter den verschiedenen Unternehmern ist bei Ertheilung der Konzession Bedacht zu nehmen.

§ 38. Von den Eisenbahnen ist eine Abgabe zu entrichten, welche im Verhältnisse des auf das gesammte Aktien-Kapital, nach Abzug aller Unterhaltungs- und Betriebskosten und des jährlich inne zu behaltenden Beitrags zum Reservefonds, treffenden Ertrags sich abstuft. Die Höhe dieser Abgabe soll aber erst dann regulirt werden, wenn die zweite, innerhalb Unserer Staaten konzessionirte Eisenbahn drei Jahre

Digitized by Google

in vollständigem Betriebe gewesen ist und dadurch zu einer angemessenen Regulirung die nöthigen Erfahrungen gesammelt worden sind; bis dahin ist die Post für den Verlust, welchen sie durch die Eisenbahnen in ihrer Einnahme erweislich erleidet, von jeder Gesellschaft mit Berücksichtigung der im § 36 zum Vortheile der Post bestimmten Leistungen zu entschädigen.

Von der Entrichtung einer Gewerbesteuer bleiben die Eisenbahn-Gesellschaften befreit.

§ 39. Der Ertrag der im § 38 vorbehaltenen Abgabe soll zu keinen andern Zwecken, als zur Entschädigung der Staatskasse für die ihr durch die Eisenbahnen entzogenen Einnahmen und zur Amortisation des in dem Unternehmen angelegten Kapitals verwendet werden. Über die Art dieser Verwendung werden Wir Unser Handelsministerium mit besonderer Anweisung versehen.

§ 40. Nach vollendeter Amortisation soll dem Unternehmen eine solche Einrichtung gegeben werden, daß der Ertrag des Bahngeldes die Kosten der Unterhaltung der Bahn und der Verwaltung nicht übersteige.

§ 41. Sollte künftig eine Konkurrenz in der Transport-Unternehmung bewilligt werden (§ 27), so wird den Konkurrenten gleichfalls eine angemessene Abgabe aufgelegt und darüber in der Konzession das Nöthige bestimmt werden.

§ 42. Dem Staate bleibt vorbehalten, das Eigenthum der Bahn mit allem Zubehör gegen vollständige Entschädigung anzukaufen.

Hierbei ist, vorbehaltlich jeder anderweiten, hierüber durch gütliches Einvernehmen zu treffenden Regulirung, nach folgenden Grundsätzen zu verfahren:

1. Die Abtretung kann nicht eher als nach Verlauf von dreißig Jahren, von dem Zeitpunkt der Transport-Eröffnung an, gefordert werden.
2. Sie kann ebenfalls nur von einem solchen Zeitpunkt an gefordert werden, mit welchem, zufolge des § 31, eine neue Festsetzung des Bahngeldes würde eintreten müssen.
3. Es muß der Gesellschaft die auf Übernahme der Bahn gerichtete Absicht mindestens ein Jahr vor dem zur Übernahme bestimmten Zeitpunkte angekündigt werden.

Digitized by Google

4. Die Entschädigung der Gesellschaft erfolgt sodann nach folgenden Grundsätzen:

a. Der Staat bezahlt an die Gesellschaft den fünf und zwanzigfachen Betrag derjenigen jährlichen Dividende, welche an sämmtliche Aktionäre im Durchschnitt der letzten fünf Jahre ausbezahlt worden ist.

b. Die Schulden der Gesellschaft werden ebenfalls vom Staate übernommen und in gleicher Weise, wie dies der Gesellschaft obgelegen haben würde, aus der Staatskasse berichtigt, wogegen auch alle etwa vorhandenen Aktivforderungen auf die Staatskasse übergehen.

c. Gegen Erfüllung obiger Bedingungen geht nicht nur das Eigenthum der Bahn und des zur Transport-Unternehmung gehörigen Inventariums sammt allem Zubehör auf den Staat über, sondern es wird demselben auch der von der Gesellschaft angesammelte Reservefonds mit übereignet.

d. Bis dahin, wo die Auseinandersetzung mit der Gesellschaft nach vorstehenden Grundsätzen regulirt, die Einlösung der Aktien und die Übernahme der Schulden erfolgt ist, verbleibt die Gesellschaft im Besitze und in der Benutzung der Bahn.

§ 43. Für Kriegsbeschädigungen und Demolirungen, es mögen solche vom Feinde ausgehen, oder im Interesse der Landesvertheidigung veranlaßt werden, kann die Gesellschaft vom Staat einen Ersatz nicht in Anspruch nehmen.

§ 44. Die Anlage einer zweiten Eisenbahn durch andere Unternehmer, welche neben der ersten in gleicher Richtung auf dieselben Orte mit Berührung derselben Hauptpunkte fortlaufen würde, soll binnen einem Zeitraum von dreißig Jahren nach Eröffnung der Bahn nicht zugelassen werden; anderweite Verbesserungen der Kommunikation zwischen diesen Orten und in derselben Richtung sind jedoch hierdurch nicht beschränkt.

§ 45. Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach der Bestimmung des Handelsministeriums den Anschluß anderer Eisenbahn-Unternehmungen an ihre Bahn, es möge die beabsichtigte neue Bahn in einer Fortsetzung oder in einer Seitenverbindung bestehen, geschehen zu lassen und der sich anschließenden Gesellschaft den eigenen Transportbetrieb auf der früher angelegten Bahn, auch vor Ablauf des im § 26 gedachten Zeit-

Digitized by Google

raums, zu gestatten. Sie muß sich gefallen lassen, daß die zu diesem Behuf erforderlichen baulichen Einrichtungen, z. B. die Anlage eines zweiten Geleises, von der sich anschließenden Gesellschaft bewirkt werden. Das Handelsministerium wird hierüber, so wie über die Verhältnisse beider Unternehmungen zu einander, und besonders wegen der vor Ablauf der ersten drei Jahre (§ 26) statt des Bahngeldes zu entrichtenden Vergütung, das Nöthige bei der Konzession des Anschlusses festsetzen.

§ 46. Zur Ausübung des Aufsichtsrechts des Staates über das Unternehmen wird, nach Ertheilung Unserer Genehmigung (§ 1), ein beständiger Kommissarius ernannt werden, an welchen die Gesellschaft sich in allen Beziehungen zur Staatsverwaltung zu wenden hat. Derselbe ist befugt, ihre Vorstände zusammen zu berufen und deren Zusammenkünften beizuwohnen.

§ 47. Die ertheilte Konzession wird verwirkt und die Bahn mit den Transportmitteln und allem Zubehör für Rechnung der Gesellschaft öffentlich versteigert, wenn diese eine der allgemeinen oder besondern Bedingungen nicht erfüllt und eine Aufforderung zur Erfüllung binnen einer endlichen Frist von mindestens drei Monaten ohne Erfolg bleibt.

§ 48. Die Bestimmungen dieses Gesetzes über die Verhältnisse der Eisenbahn-Gesellschaften zum Staate und zum Publikum sollen auch bei den Unternehmungen derjenigen Eisenbahn-Gesellschaften, deren Statuten bereits Unsere Genehmigung erhalten haben, zur Anwendung kommen.

§ 49. Wir behalten Uns vor, nach Maßgabe der weitern Erfahrung und der sich daraus ergebenden Bedürfnisse, die im gegenwärtigen Gesetze gegebenen Bestimmungen durch allgemeine Anordnungen oder durch künftig zu ertheilende Konzessionen zu ergänzen und abzuändern und nach Umständen denselben auch andere, ganz neue Bestimmungen hinzuzufügen. Sollten Wir es für nothwendig erachten, auch den bereits konzessionirten oder in Gemäßheit dieses Gesetzes zu konzessionirenden Gesellschaften die Beobachtung dieser Ergänzungen, Abänderungen oder neuen Bestimmungen aufzulegen, so müssen sie sich denselben gleichfalls unterwerfen. Sollte jedoch durch neue, in diesem Gesetze weder festgesetzte noch vorbehaltene (§ 38) und, sofern von künftig zu konzessionirenden Gesellschaften die Frage ist, später als die ihnen ertheilte Konzession

Digitized by Google

erlassene Bestimmungen eine Beschränkung ihrer Einnahmen oder eine Vermehrung ihrer Ausgaben herbeigeführt werden, so ist ihnen eine angemessene Geldentschädigung dafür zu gewähren.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, 3. November 1838.

(L. S.) **Friedrich Wilhelm.**

v. Müffling. v. Kamptz. Mühler. v. Rochow. v. Nagler. Graf v. Alvensleben. v. Stülpnagel für den Kriegsminister.

Beglaubigt: Düesberg.

Einleitung.

Die Preußische Staatsregierung, sorgsam bemüht, die öffentlichen Interessen bei der Erbauung und Benutzung von Eisenbahnen zu wahren, ernannte im Frühjahre 1837 eine Kommission, um die deshalb bereits ergangenen Vorschriften und gepflogenen Ministerial-Verhandlungen zu prüfen, und ein Gesetz über diese wichtige Angelegenheit vorzubereiten.

Die Kommission hatte nicht den Auftrag zur Prüfung der großen Vorfrage, ob Preußen die Eisenbahnen für Rechnung des Staates zu bauen, oder deren Erbauung der Privat-Industrie zu überlassen habe. Der letztere Grundsatz war angenommen, und die Kommission hatte nur die Bestimmungen zu erwägen und vorzuschlagen, die zur Ausführung des angenommenen Grundsatzes und zur Sicherung der öffentlichen Interessen nöthig wurden.

Nach ihrer Zusammensetzung waren in der Kommission die verschiedenen öffentlichen Verwaltungszweige, für welche in Preußen besondere Ministerien bestehen, repräsentirt; Finanzen, Justiz, Krieg, Polizei, Verwaltung des Handels und der Straßen und

Digitized by Google

der Kanäle, auch die Post-Verwaltung, aber das Interesse der bei der Frage zunächst Betheiligten, der Eisenbahn-Unternehmer, war durch Niemand aus ihrer Mitte vertreten.

Abweichend von dem in Preußen herrschenden Herkommen, nach welchem die Gesetze nur von Beamten ausgearbeitet werden, wäre vielleicht nützlich gewesen, in diesem besondern Falle zum mindesten die Bemerkungen und Einwendungen der zunächst Betheiligten über die zu erlassenden gesetzlichen Bestimmungen zu hören.

Die Vorschläge der Kommission sind demnächst im Staatsministerium und im Staatsrathe diskutirt und modifizirt worden, und haben das Gesetz über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 zur Folge gehabt.

Dieses Gesetz ward von den Aktionären der Eisenbahnen als ein höchst ungünstiges, als ein solches betrachtet, das der Staatsregierung die Mittel gibt, eine Eisenbahn-Gesellschaft zu verderben. Diese Ansicht sprach sich besonders in der Rheinprovinz aus, wo man den Schutz der Rechte vorzugsweise von den Gesetzen, weniger von der Billigkeit erwartet. Wenn der Vorstand der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft nicht vermocht hätte, seine lebendige Überzeugung, daß in Preußen die Billigkeit stets den endlichen Sieg davon trage, den Aktionären mitzutheilen, so würden sie den Bau dieser Bahn aufgegeben haben.

Auch das Urtheil der höhern Staatsbeamten ist dem Gesetze nicht günstig; wenigstens wüßte ich nicht, daß einer von ihnen es als Ganzes hätte loben oder rechtfertigen mögen.

Wie hat aber denn das Gesetz, so wie es ist, zu Stande kommen können? Weßhalb hat es, — ursprünglich von einer aufgeklärten Kommission bearbeitet, dann diskutirt durch das Staatsministerium und den Staatsrath, also geprüft durch die höchsten Staatskörper, — nicht billigere und bessere Grundsätze und Bestimmungen, als manche darin enthaltene, aufgestellt? — Diese Fragen sind natürlich, erledigen sich aber durch den

Digitized by Google

Schluß des Gesetzes, der es indirekt als ein provisorisches ankündigt.

Dieses Provisorium war unter den vorhandenen Verhältnissen eine Nothwendigkeit. Die Eisenbahnen sind mit der ganzen Gewalt ihrer eigenthümlichen Großartigkeit zu den bestehenden Staats-Verwaltungszweigen hinzugetreten, einen oder den andern stark anstoßend oder gar verwundend. Solche Staats-Verwaltungszweige haben mit der Zähigkeit oder Beharrlichkeit, die an und für sich — unzeitige Neuerungssucht und übereilte Veränderungen verhütend — eine gute Eigenschaft ist, gegen Anstoßen oder Verwunden sich verwahrt, dabei defensiv und offensiv verfahrend. So entstand ein dem Fortschritt hinderlicher Dissens über wesentliche Grundsätze hinsichtlich der Eisenbahnen. Da man aber darüber einig war, einerseits daß Fortschritt nützlich und nothwendig, andererseits daß er unvermeidlich sey, so haben die verschiedenen Ansichten sich vorläufig verständigen müssen. Es ist dabei vorzüglich darauf gesehen, daß den öffentlichen Interessen nichts vergeben werde, und der Zeit überlassen worden, über manche Ansprüche der Billigkeit und Zweckmäßigkeit aufzuklären. Um diese Ansprüche hervorzuheben und die, im höhern Staats-Interesse gebotene Nothwendigkeit oder Nützlichkeit wesentlicher Modifikationen des Eisenbahn-Gesetzes vom 3. November 1838 zu zeigen, ist eine Kritik desselben erforderlich. In dieser erörtere ich nicht die Frage, ob die Eisenbahnen, wenigstens die Hauptlinie in Preußen vom Staate gebaut werden sollten; aber ich kann mich nicht enthalten, darüber hier noch einige Worte zu sagen, auf meine vorlängst ausgesprochene Meinung, daß diese Frage zu bejahen sey, Bezug nehmend. *)

Diese Meinung, obgleich noch nicht verwirklicht, hat Fortschritte gemacht. Man sieht mehr und mehr die Bedeutung und

*) S. Die Eisenbahnen und deren Aktionäre in ihrem Verhältnisse zum Staat. Leipzig 1837. S. 41—51.

den Werth des neuen großartigen Transportmittels ein und überlegt ernster, ob es gerathen sey, dessen Herstellung und Verwaltung der Privat-Spekulation zu überlassen, die ihre Rechnung nur im direkten Gewinn, nicht in dem Nutzen finden kann, den der Staat aus einer starken Vermehrung der Nationalkräfte zieht. Man überzeugt sich nach und nach von der Nothwendigkeit der Eisenbahnen auf allen Hauptrichtungen von der Hauptstadt nach den Provinzen.

Es kann nach meiner Überzeugung kein Zweifel darüber seyn, daß in Preußen der Staat Eisenbahnen und zwar lange Strecken baue, oder zum mindesten ihre Herstellung durch besondere Unterstützungen hervorrufe und befördere. Spätestens wird dies geschehen, wenn Rußland, mit der seiner Regierung innwohnenden großen und ruhmwürdigen Energie, entfernte Punkte des weiten Reiches in Eisenbahn-Verbindung gebracht und diese unserer Gränze genähert hat; oder wenn die französischen Kammern, aus ihrer Thatenlosigkeit und Kleinlichkeit der letzten Jahre sich windend, eine Eisenbahn von Paris nach der Belgischen Gränze beschließen; oder wenn sich unserer Staatsregierung die Überzeugung aufdringt, daß zur Stärke des Staates das Nationalgefühl kräftig gehoben und die Interessen und Ansichten der Bewohner der verschiedenen Provinzen näher gebracht werden müssen, und daß die Eisenbahnen eins der sichersten und wirksamsten Mittel zur Erreichung dieser Zwecke sind.

Insbesondere mache ich wiederholt darauf aufmerksam, daß nur vermittelst Eisenbahnen die Ungunst der geographischen Lage der Preußischen Staaten, nämlich die sie von einander trennende weite Entfernung, überwunden, und die so nothwendige Konzentration der Kräfte gewonnen werden kann. Das Wenigste, was die Staatsregierung hierfür zu thun hat, besteht in der Festsetzung guter gesetzlichen Bestimmungen über das Eisenbahn-Wesen, welche den Kapitalisten nicht nur des In-, sondern auch

des Auslandes dauerndes Vertrauen einflößen, und hierdurch das Geld auch den größern Eisenbahn-Anlagen zuwenden, ohne die Garantieen zu opfern, die der Staat zur Wahrung seiner Interessen bei einer so außerordentlich wichtigen Privat-Industrie zu fordern berechtigt ist.

Erstes Kapitel.

Leitende allgemeine Grundsätze.

1.

Wenn eine Einrichtung oder eine Maßregel für die Prosperität, die Macht oder die Erhaltung des Staates nützlich oder nothwendig ist, und nicht hergestellt werden kann ohne Opfer der Gesammtheit oder einzelner Glieder des Staatsvereins, so werden diese Opfer kleiner oder größer in dem Maße gebracht oder erheischt, in welchem man die Einrichtung oder Maßregel nützlich oder nothwendig erachtet hat.

Dieser Grundsatz regelt die meisten Staatsausgaben; nach ihm bilden die Ausgaben für das Heer und die Vertheidigungs-Anstalten in den meisten Europäischen Staaten den Haupt-Ausgabeposten.

Nach diesem Grundsatze fordert der Staat die härteste aller Steuern oder Expropriationen, das Opfer der ganzen Persönlichkeit einzelner Unterthanen für den Kriegsdienst.

Die Expropriation für die Anlage von Festungen, Straßen, Kanälen und Eisenbahnen ist ebenfalls Folge des nämlichen Grundsatzes.

Das Eisenbahn-Gesetz bestimmt das Maß der Opfer, die der Staat als Gesammtheit bringt oder einzelnen Unterthanen auf-

Digitized by Google

erlegt, um Eisenbahnen zu erlangen; es zeigt also, in welchem Grade er sie nützlich oder nothwendig erachtete, als er das Gesetz erließ.

2.

Heute noch beweisen wollen, daß Eisenbahnen großartigere Zwecke erfüllen können, als gewöhnliche Kunststraßen, wäre unnütz; ich kenne Niemand, der jetzt noch die größere Bedeutung der Eisenbahnen bestreitet oder bezweifelt.

Es darf also als unbestritten angenommen werden, daß Eisenbahnen, insofern das Terrain ihrer zweckmäßigen Herstellung nicht zu große Hindernisse entgegensetzt, auf Strecken von einiger Länge für Zivilisation, für Entwickelung der Produktion, für Steigerung des Bodenwerthes und überhaupt des National-Vermögens, und als Hülfsmittel im Kriege, weit mehr leisten als gewöhnliche Kunststraßen.

Daraus folgt, daß der Staat größere Mittel aufzuwenden und den Unterthanen stärkere Opfer aufzuerlegen hat für die Herstellung von Eisenbahnen, als für den Bau von gewöhnlichen Kunststraßen.

Diese Folgerung gewinnt noch an Stärke durch den Umstand, daß die Erbauung der Eisenbahnen in jeder Beziehung schwieriger, als der Bau der gewöhnlichen Kunststraßen ist; kosten doch die erstern mindestens achtmal mehr als die letztern.

3.

Hieraus kann der Grundsatz hergeleitet werden, daß ein beträchtlicher Theil der finanziellen Mittel des Staates zur Erbauung von Eisenbahnen zu verwenden sey.

Da man aber diesen Grundsatz für jetzt nicht anwenden will, und von Privat-Unternehmungen, ohne erhebliche Beisteuer des Staats, die Herstellung von Eisenbahnen erwartet, so sind zum

Digitized by Google

mindesten den Privat-Unternehmern keine Lasten und Hindernisse, die nicht für das öffentliche Wohl unumgänglich nothwendig sind, aufzuerlegen, vielmehr ihnen alle möglichen Erleichterungen, für die Herstellung der Eisenbahnen und des Betriebs darauf, zu gewähren.

4.

Der Boden des Rechts ist die sicherste Grundlage des Vertrauens, dieses hinwiederum nothwendig für alle Privat-Unternehmungen. Die Eisenbahn-Unternehmer müssen sich daher nicht in einem rechtlosen Zustande befinden.

Rechtlos ist dieser zu nennen, wenn die gesetzlichen Bestimmungen so beschaffen sind, daß der Ertrag der Unternehmung von dem Maß der Billigkeit der Behörden abhängig gemacht wird.

Wie schön auch das Vertrauen auf diese Billigkeit, wie ehrend es für die Staatsregierung seyn mag, — diese ehrt sich selbst mehr, und tritt würdiger auf, wenn sie das Recht billig festsetzt, als wenn sie Rechtlosigkeit zu Recht erhebt, und dann mit dem Grunde zum Vertrauen auf Billigkeit tröstet.

5.

Es ist nicht nur möglich, sondern wahrscheinlich, daß der Staat durch Kauf oder durch Amortisirung des Aktien-Kapitals früher oder später in den Besitz der meisten durch Privat-Unternehmer erbauten Eisenbahnen gelangt. Um so verständiger handelt er, wenn er durch zweckmäßige gesetzliche Bestimmungen zur Verminderung der Anlage-Kosten beiträgt.

Werden auf der einen Seite rechtliche, billige und vortheilhafte Bestimmungen für die Unternehmer festgesetzt, so müssen auf der andern Seite die Rechte des Staates in allen, für seine höhern Interessen wesentlichen Beziehungen gewahrt werden.

Digitized by Google

Zweites Kapitel.

Die einzelnen Bestimmungen des Eisenbahn-Gesetzes. *)

Zu §§ 1, 3, 5 des Gesetzes.

Hier sind zweierlei landesherrliche Genehmigungen vorbehalten; einmal, daß eine Eisenbahn durch eine Gesellschaft gebaut werden kann, sodann die Genehmigung des Statuts.

Dies liegt meistens in der Natur der Verhältnisse, aber Zweck und Bedeutung der zwei verschiedenen Genehmigungen sind in dem Gesetze nicht scharf genug ausgedrückt, und es können die Verhältnisse auch anders seyn, so daß das Gesetz nicht paßt.

Ist schon der Zweck der ersten Genehmigung, ein Privilegium zu ertheilen, so geht er zu weit, denn der Staat kann in dem späterhin vereinbarten Statut der Aktionäre, oder auch in an-

*) Zu dieser Prüfung wird bemerkt, daß die ihr unterworfenen Paragraphen des Gesetzes überschriftlich angeführt, dagegen die Paragraphen nicht erwähnt werden, bei welchen ich nichts zu erinnern finde.

Um Wiederholungen zu vermeiden, werde ich mich mitunter auf meine frühern Ansichten, Meinungen oder Darstellungen beziehen; diese Beziehungen gelten alsdann der weiter oben schon angeführten Schrift: „Die Eisenbahnen und deren Aktionäre, in ihrem Verhältniß zum Staat," auch wenn sie nicht besonders erwähnt wird.

Digitized by Google

dern Verhältnissen einen Grund finden, einer andern konkurrirenden, später gebildeten Gesellschaft den Vorzug zu geben.

Mir scheint, daß der Zweck der ersten Genehmigung nicht weiter gehen sollte, als festzusetzen, daß eine Eisenbahn zwischen gewissen Hauptpunkten gebaut werden könne, damit eine Gesellschaft oder auch ein Einzelner (wie z. B. bei der Eisenbahn von Basel nach Straßburg, die ursprünglich nur von Köchlin unternommen wurde) unterlasse, beträchtliche und kostspielige Vorarbeiten auf einer Strecke auszuführen, auf welcher der Staat keine Eisenbahn gestattet.

Wenn einmal den Privat- und Lokal-Interessen die Anlage der Eisenbahnen anheim gegeben wird, so mögen auch die Reibungen unter diesen Interessen benutzt werden, um die für den Staat nützlichsten Unternehmungen herbeizuführen. Will z. B. die Gesellschaft A vier Meilen Eisenbahn von der Stadt B nach C bauen, und die Gesellschaft D erbietet sich später, die Bahn noch zwei Meilen länger von B über C nach E zu bauen, so bekomme D den Vorzug, so lange A noch nicht die zweite Genehmigung oder schließliche Konzession erhalten hat.

Der Beispiele von Fällen, wo die vorstehende Ansicht eine nützliche Anwendung finden würde, könnten leicht noch mehr angeführt werden; sie werden um so sicherer sich verwirklichen, als Städte oder andere große Korporationen manchmal zur Herstellung von Eisenbahnen Opfer bringen, wenn die Unternehmer gewisse Bedingungen erfüllen.

Würden die gesetzlichen Bestimmungen nach diesen Ansichten modifizirt, so wäre hinzuzufügen: daß bei der schließlichen Konzession festgesetzt werde, in welchem Verhältniß die konzessionirten Unternehmer die Kosten der Vorarbeiten ihrer etwaigen Konkurrenten zu ersetzen haben.

Der § 1 wird durch Ministerial-Instruktionen ergänzt. Es möchte zweckmäßig seyn, darin die Bezirks-Regierungen auf folgende Punkte aufmerksam zu machen:

Digitized by Google

1. Daß im Allgemeinen der Staat die Erbauung von Eisenbahnen wünsche, und daß demnach deren Ausführung in allen von den Regierungen abhängigen Beziehungen zu erleichtern sey.
2. Daß der Staat ein Interesse habe, den Eisenbahn-Unternehmungen alle mit den gesetzlichen Bestimmungen vereinbaren Vortheile zu verschaffen.
3. Daß insbesondere dahin zu wirken sey, daß die Lokal-Behörden die vortheilhafteste Herstellung der Eisenbahnen durch billige oder unentgeldliche Abtretung des erforderlichen Terrains begünstigen.
4. Daß erforderlich sey, zeitig für die Anlage zweckmäßiger und geräumiger Bahnhöfe in oder bei den Städten, und überhaupt auf allen geeigneten Punkten zu sorgen, wo Personen und Güter sich zur Aufnahme auf der Bahn am besten ansammeln können.
5. Daß die Bahnhöfe wie Häfen an einem schiffbaren Strom, als Auf- und Abladungs-Punkte an demselben, zu betrachten seyen, und daß also zeitig auf gute Kommunikations-Mittel der Städte und Dörfer mit den Bahnhöfen Bedacht genommen werden müsse, und
6. daß die Herstellung dieser Kommunikations-Mittel nicht den Eisenbahn-Gesellschaften obliege.

Auf diese Weise würden die Bezirks-, Kreis- und Kommunal-Behörden mit den Ansichten der Staatsregierung über die Nützlichkeit der Eisenbahnen und der ihrer Herstellung zu gewährenden Unterstützung unzweideutig bekannt gemacht, und erhielten eine höhere allgemeine Richtung. Ohne eine solche ist die Vermuthung erlaubt, daß es unter jenen Behörden einzelne geben könnte, die entweder den großen Nutzen nicht recht begreifen; oder glauben, die Staatsregierung tolerire nur die Anlage der Eisenbahnen, und sey eigentlich eher dagegen, als dafür; oder vermeinen, daß, je größere Geldopfer von den Ei-

Digitized by Google

senbahn-Gesellschaften für die Kommunen zu erlangen seyen, desto größer sey der Gewinn; oder nicht an die Wichtigkeit und Nothwendigkeit der Anlage von Bahnhöfen und von Kommunikations-Wegen zu denselben denken; oder vielleicht gar (was freilich von einer besonders beschränkten Ansicht zeugen würde, und also nur in seltnen Ausnahmen vorkommen kann) den Eisenbahn-Gesellschaften und Kommunen die Anlage guter Bahnhöfe und der Kommunikations-Wege zu denselben erschweren.

Zum § 2 des Gesetzes.

Was ist der Zweck und was der praktische Werth dieser etwas weitläufigen Bestimmungen? — der Zweck offenbar, die Zahlung der gezeichneten Aktien im Interesse der Unternehmung zu sichern, und den Handel mit den Aktien, so lange sie noch nicht voll bezahlt sind, zu erschweren; der praktische Werth hinsichtlich dieser Zwecke erscheint unbedeutend, denn sie werden nicht erreicht.

Die Zahlung der Aktien ist um deshalb nicht gesichert, weil die große Mehrzahl der Aktionäre nicht mehr zahlt, sobald sie in Schrecken über den Erfolg geräth und lieber das eingezahlte Geld verliert, als noch mehr dazu wagt, und weil dann die gerichtlichen Zwangsmittel die Auflösung der Gesellschaft, oder das Aufgeben der Unternehmung nicht hindern. Jene Zwangsmittel sind also nur bei einzelnen Aktionären anwendbar; es wird aber keine vorsichtige Direktion zu diesen Mitteln greifen wollen, so lange nicht das Unternehmen durch hinreichend starke Einzahlungen auf die große Mehrzahl der Aktien, oder wenn es nicht durch allgemeines Vertrauen, insbesondere durch einen günstigen Kurs der Aktien, gesichert ist. In beiden Fällen wird die Direktion in der Regel als das Kürzeste und Beste erachten, den zahlungssäumigen Inhaber von Aktien seiner Rechte für verlustig zu erklären.

Also zur Sicherung der Unternehmung tragen die so ängstlichen

und komplizirten Bestimmungen nicht bei, haben vielmehr noch den großen Fehler, durch die Bestimmung, daß die Gesellschaft von der Verpflichtung zur Zahlung der ersten 40 Prozent nicht entbinden kann, die Direktion zu zwingen, unverständige und nachtheilige Maßregeln zu nehmen. Denn unverständig und nachtheilig ist es, gerichtliche Zwangsmaßregeln einzuleiten, wenn man weiß, daß ein Debitor keine Zahlungsmittel besitzt, oder gar, wenn durch die Prozedur das allgemeine Vertrauen erschüttert werden kann. Ueberhaupt scheint, daß das Gesetz sehr vorsichtig sein sollte, wenn es wesentliche Abweichungen vom gemeinen Rechte bestimmen will, wie z. B. im vorliegenden Falle: daß Jemand auf ein ihm zu seinen Gunsten eingeräumtes Recht nicht verzichten darf.

Ist mit den Aktien, wegen der ihre Uebertragung erschwerenden Bestimmungen, weniger gehandelt oder geschwindelt worden? Nicht im Geringsten. Dem Aktien-Schwindel ist durch die warnende Bekanntmachung der Ministerien des Innern und der Finanzen vom 14. Juni 1837 *) zweckmäßiger entgegengewirkt worden, als durch irgend gesetzliche Bestimmungen geschehen kann. Die Transaktionen in preußischen, noch nicht voll bezahlten Eisenbahn-Aktien finden, der erschwerenden gesetzlichen Bestimmungen ungeachtet, dennoch ungehindert Statt, denn die Kaufleute wissen sich zu helfen; die Abnahme dieses Handels rührt nicht von diesen Bestimmungen, sondern theils von der auf Uebertreibung gefolgten Reaktion, theils von wirklich nachtheiligen andern Bestimmungen des Eisenbahn-

*) Diese Bekanntmachung wies das Publikum darauf hin, daß Aktien von nicht konzessionirten Eisenbahn-Gesellschaften keinen eigentlichen Werth haben.

Gesetzes her, die hie und da die Kapitalisten, vorzüglich im Auslande, zurückschrecken.

Und warum diesen Handel erschweren? Weshalb die entsetzliche Scheu vor Aktien auf den Inhaber lautend? Wenn, wie mit Grund vorauszusetzen ist, nur anonyme Gesellschaften, die vernünftige und nützliche Zwecke verfolgen, genehmigt werden, weshalb den Zufluß des Geldes des Auslandes vermindern, und das Geld des Inlandes ähnlichen, zwangloser eingerichteten Unternehmungen des Auslandes zuführen? Weshalb den Gebrauch einer guten Sache hindern, weil auch mitunter Mißbrauch vorkommt? Gibt es nicht bessere Mittel gegen den Letztern? Ist es überhaupt möglich, allen Mißbrauch zu hindern?

Bis jetzt sind zu den erschwerenden Bestimmungen des § 2 (so wie überhaupt zu dem Gesetze vom 17. Juni 1833, welches ohne Unterschied alle an den Inhaber zahlbare Papiere der Privat-Institute verbietet,) noch keine Motive bekannt geworden, durch welche die vorstehenden Fragen genügend beantwortet würden.

Hiernach dürften im § 2 die Bestimmungen sub 2, 4, 5, 6 ganz wegfallen, und es möchte die Bestimmung sub 3 dahin zu modifiziren sein,

a, daß der erste Zeichner der Aktie entweder bis zu 40 Prozent des Nominalbetrages, oder auch für diesen ganz haftet;

b, daß die Gesellschaft aber auch von dieser Verpflichtung entbinden, den Aktien-Inhaber aller Ansprüche verlustig erklären, und neue Aktien an die Stelle der erloschenen ausgeben kann, und

c, daß sie die Befugniß hat, Konventional-Strafen gegen säumige Aktien-Zahler in Anwendung zu bringen.

Das Eisenbahn-Gesetz ist, wenn es strenge gehandhabt wird, so nachtheilig und verderblich für die Aktionäre,

Digitized by Google

daß es Freude macht, eine ihnen vortheilhafte Bestimmung zu finden; deshalb werde ich jede dieser Art besonders hervorheben. Im § 2 sind sub 1 deren zwei gegeben.

Die erste ist eine vom Gesetze vom 17. Juni 1833 gestattete Ausnahme; die Eisenbahn-Aktien dürfen auf den Inhaber lauten. Dies ist höchst zweckmäßig, denn sonst würde die Beschaffung der erforderlichen Kapitale wohl unmöglich sein.

Die zweite Begünstigung ist die Stempelfreiheit der Aktien. Der Stempel beträgt $^1/_{12}$ Prozent. Durchschnittlich dürfte das Kapital der Gesellschaften für die Eisenbahn-Anlagen nur zu $^4/_5$ durch Aktien, und das fehlende $^1/_5$ durch Anleihen beschafft werden; der eingeräumte Vortheil ist daher zu $^1/_{15}$ Prozent des Anlage-Kapitals zu veranschlagen.

Zum § 4 des Gesetzes.

In diesem § befindet sich eine Bestimmung, die Bedenken erregen kann, daß nämlich die Verhältnisse der Konstruktion der anzuwendenden Fahrzeuge an die Genehmigung des Handels-Ministers gebunden sein sollen.

Dieser delegirt die Bezirks-Regierungen, welche in allen unbestrittenen, oder ihnen unzweifelhaften Fällen entscheiden, oder sonst die Entscheidung des Handels-Ministers einholen. Die Bezirks-Regierungen entscheiden oder berichten nach dem Gutachten eines technischen Beamten, den sie mit der Untersuchung beauftragen. So ist der Geschäftsgang.

In der gesetzlichen Bestimmung fällt zuvörderst die Unbestimmtheit auf.

Soll sie bedeuten, daß nur im Allgemeinen bestimmt werden soll, ob die Gesellschaft mit Lokomotiven oder mit Pferdekraft fördern darf, ob etwa die Lokomotiven von

Digitized by Google

dieser oder jener Stärke oder Bauart sein, ob ähnliche Vorschriften hinsichtlich der Wagen gegeben werden sollen?

Oder soll sie bedeuten, daß jede Lokomotive, vielleicht auch jeder Wagen nicht eher gebraucht werden soll, bis die Staatsbehörde genehmigt hat?

Diese kann das Gesetz auslegen, wie sie will, und es hängt mithin von dem Ermessen des beauftragten technischen Beamten, der Bezirks-Regierung und des Ministeriums ab, in welchem Maße die angeführte Bestimmung hindernd und beschränkend für die freie Bewegung der gesellschaftlichen Verwaltung und für den vortheilhaftesten Betrieb sein kann.

Die Praxis hat bisher, soviel mir bekannt, einen Mittelweg befolgt. Die Staatsbehörde hat sich darauf beschränkt, jede Lokomotive vor ihrem Gebrauch zu untersuchen, und dabei vorzugsweise berücksichtigt, ob die Spannkraft des Dampfes zu hoch gebracht werden könne.

Es hat sich zuvörderst herausgestellt, daß die bestehenden gesetzlichen Vorschriften über Dampfmaschinen auf Lokomotiven unanwendbar sind, und es möchte gut sein, dies gesetzlich auszusprechen.

Sodann könnte vorkommen, daß die Staatsbehörde in Beziehung auf die anzuwendende Spannkraft des Dampfes Veränderungen an der Lokomotive anordnete, welche nach dem Urtheile der theoretisch und praktisch ausgebildeten Techniker dieses besonderen Faches auf irrigen Grundsätzen beruhen, und die Kraft der Maschine unnöthig schwächen.

Wer möchte in dem vorstehenden Falle einer Meinungs-Verschiedenheit Recht haben, die Techniker der Bezirks-Regierungen und des Ministeriums, oder die Techniker, welche den Bau der Lokomotiven und ihre Benutzung, neben dem Studium der Mechanik im Allgemeinen, praktisch erlernt und betrieben haben? — Bei allem Respekte für

Digitized by Google

die Baubeamten des Staats kann ich nicht umhin zu gestehen, daß ich in diesem speziellen Fache den wissenschaftlich gebildeten Praktikern dieses Faches mehr vertraue, als jenen. Auch glaube ich, daß die große Mehrzahl der Unbefangenen eben so urtheilen wird.

Es ist bei der fraglichen Vorschrift des Gesetzes in Erwägung zu ziehen:

1. Die Absicht hat nicht sein sollen, daß jedes Fahrzeug vorher untersucht und genehmigt werde, denn die bisherige Ausführung des Gesetzes widerspricht dem.
2. Die Gefahr des Springens der Kessel der Lokomotiven ist nur ein kleiner Theil der Gefahren, die beim Betriebe auf Eisenbahnen vermieden werden müssen, und die nur durch eine stete Aufsicht auf die mannichfachsten Gegenstände beseitigt werden können. Selbst jene Gefahr wird in der That nicht einmal durch die Untersuchung der Staats-Baubeamten sicher weggeräumt. Auch ist das Springen der Kessel der Lokomotiven ein seltenes (meines Wissens in Belgien wie in England nur erst einmal vorgekommenes) Unglück, bei welchem gerade die Maschinisten die größte Gefahr laufen.
3. Indem den Privat-Gesellschaften der Betrieb auf Eisenbahnen überlassen wird, ist ihnen auch der gehörige freie Spielraum zu gewähren, damit sie, so wie das Gouvernement, wenn es selbst diesen Betrieb hätte, das Vortheilhafte und Zweckmäßige wählen mögen.
4. Die Gesellschaften haben ein starkes Interesse, Unglück zu vermeiden, insbesondere das Springen der Kessel der Lokomotiven; denn wenn dies auch für die Passagiere selten das schlimmste Unglück sein möchte, so erschreckt es doch sehr und bringt außerdem der Gesell-

Digitized by Google

schaft durch Beschädigung der Lokomotive großen Verlust.

5. Erfahrungsmäßig verunglücken, nach der Zahl der fahrenden Personen gerechnet, mit gewöhnlichem Fuhrwerk mehr Menschen, als auf Eisenbahnen; um so weniger Veranlassung ist vorhanden, das Bevormundungs-Prinzip auf diese anzuwenden.

Die angeführte Vorschrift des Gesetzes dürfte daher unbedenklich wegfallen.

Wollte man aber, in ängstlicher Sorge für das Leben der Reisenden, den Gesellschaften durchaus die freie Bewegung in dieser Beziehung nicht unbedingt gestatten, so würde ich vorschlagen,

a, der fraglichen gesetzlichen Vorschrift eine bestimmte Fassung zu geben, wodurch die vorbehaltene Genehmigung auf Lokomotiven eingeschränkt wird;

b, festzusetzen, daß diese Genehmigung wegfalle, wenn eine Gesellschaft einen Techniker zur Beaufsichtigung der Transportmittel anstellt, welcher über seine wissenschaftlichen Kenntnisse, so wie über die praktische Erlernung des Baues und der Benutzung der Lokomotiven genügende Zeugnisse der Staatsbehörde vorgelegt hat.

Zum § 6 des Gesetzes.

Der Ordnung wegen müßte zwischen den Worten: „womit der Kauf auf Kredit," und: „nicht gleich gestellt werden soll," hinzugesetzt werden: und die Annahme von Vorschüssen auf kurze Fristen.

Ein wesentlicherer Punkt ist aber, daß hier die Aufnahme von Darlehnen mit auf den Inhaber lautenden Schuldtiteln nicht ausdrücklich gestattet wird.

Digitized by Google

Insofern die Absicht ist, durch diese Weglassung die Möglichkeit der Nichtgestattung solcher Anleihen anzudeuten, verweise ich auf die zum § 2 gemachten Bemerkungen, und füge diesen hinzu:

1. Der Nachtheil im Zinsfuß, wenn den Gesellschaften diese Begünstigung nicht gewährt würde, dürfte wenigstens ¼ Prozent betragen.
2. Es dürfte kein genügender Grund auffindbar sein, den Eisenbahn-Gesellschaften, (mittelbar dem Staate, da dieser die Erwerbung der Eisenbahnen durch Amortisation oder Kauf sich vorbehält,) diesen Nachtheil aufzuerlegen; die Begünstigung ist für Niemand eine Verletzung, sondern vielmehr eben so gerechtfertigt, wie die Ausgabe der Pfandbriefe der ritterschaftlichen Vereine; auch erscheint ein Mißbrauch bei der vorbehaltenen Mitwirkung des Gouvernements als unmöglich.

Die Eisenbahn-Aktionäre dürfen daher zuversichtlich erwarten, daß das Stillschweigen des Gesetzes nicht die Absicht der Nichtgewährung der Begünstigung bedeute, und daß vielmehr die Gewährung derselben gesetzlich ausgesprochen werde. *)

Zum § 7 des Gesetzes.

Die Genehmigung der Regierung zur Veräußerung von Grundstücken scheint nur dann einen Zweck zu haben, wenn diese zu Eisenbahn-Anlagen bestimmt waren; für die

---

*) Seitdem obige Bemerkungen geschrieben sind, ist der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, zur Aufnahme eines Darlehns, die Emission von, auf den Inhaber lautenden Obligationen gestattet worden.

Digitized by Google

Parzellen, welche die Gesellschaften beiläufig so oft mitkaufen müssen, scheint die Genehmigung zum Wiederverkauf wegfallen zu dürfen.

Zu §§ 8 — 13, 15 — 19 des Gesetzes.

Nicht als Begünstigung kann die Einräumung des Expropriations-Rechts für Eisenbahnen betrachtet werden; es nicht gewähren, heißt sie verbieten.

Die Expropriations-Gesetze sind in Preußen, wenigstens in der Rheinprovinz, längst von den Baubeamten als ungenügend für die Bedürfnisse des öffentlichen Nutzens anerkannt. Eine gründliche Darstellung ihrer Mängel und der Mittel, ihnen abzuhelfen, geht über den Zweck dieser Schrift hinaus; hier in der Kürze die wesentlichsten Beschwerden:

1. Die lange Dauer des Verfahrens, um in den Besitz der nöthigen Grundstücke zu gelangen.
2. Die Weitläufigkeit und Kostspieligkeit des Verfahrens bei Feststellung des Werthes der Grundstücke, wenn darüber eine gütliche Einigung nicht Statt findet.
3. Die Unbilligkeit der Grundsätze, nach welchen manchmal die Taxatoren, zum übermäßigen Vortheil der Grundbesitzer, abschätzen.

Hierzu gesellt sich noch die den Gerichten und überhaupt den Juristen beiwohnende Tendenz, in der Zwangsabtretung von Grundeigenthum eine bedauernswerthe Nothwendigkeit zu erblicken, und deshalb dafür außerordentlich starke Entschädigungen zu bewilligen.

In der That ist aber in der Regel die Abtretung von Grundstücken zur Anlage von Straßen, Kanälen und Eisenbahnen gegen gute Entschädigung kein den Unterthanen auferlegtes Opfer; ja in den meisten Fällen ist es eine er-

Digitized by Google

wünschte Gelegenheit des Gewinns. Die Grundbesitzer freuen sich über diese Gelegenheit häufig dann am meisten, wenn sie über die Abtretung am bittersten klagen; dieses letztere bezweckt dann nichts, als übermäßigen Vortheil zu erlangen.

Wird zur Anlage von Kommunikations-Mitteln nur ein Theil der Grundstücke eines Besitzers genommen, so wird meistens der übrige Theil um so viel mehr werth. Oft ist diese Werth-Zunahme bedeutend. Wenn 3 Morgen einen Gesammtwerth von 1000 Thalern haben, und durch jene Anlage 3000 Thaler werth werden, so erscheint es als eine große Unbilligkeit, daß der Staat oder die Gesellschaft für Einen Morgen, der von jenen drei abgetreten werden muß, den neuen Werth, nämlich 1000 Thaler bezahlen soll; denn der Besitzer erhält nicht nur den Werth seines ganzen Grundstücks bezahlt, sondern verdoppelt auch außerdem den Werth des ihm verbleibenden Theiles. Solche Forderungen und noch ärgere kommen aber häufig vor, und die Gerichte sind geneigt, sie zu bewilligen.

Ich bin weit entfernt, den Grundsatz einer vollständigen, selbst etwas reichlichen Entschädigung zu bestreiten; wenn aber der wirkliche Werth eines abzutretenden Grundstücks doppelt, oder gar vier- oder fünffach bezahlt werden soll, so übersteigt dies Verhältniß die Billigkeit.

Es ist zu wünschen, daß die Gesetzgebung alles Ernstes auf Abstellung der angedeuteten, dem allgemeinen Wohl so nachtheiligen Mängel Bedacht nehme. Indessen dürfte erst dann ein gutes Expropriations-Gesetz zu hoffen sein, wenn

a, der Zwang zum Abtreten von Grundeigenthum, gegen Entschädigung des wirklichen Werthes für eine mildere Expropriation erachtet wird, als ohne direkte Entschädigung die Expropriation eines Theiles der Einkünfte

(die Steuern) oder gar der Personen selbst (der Militärdienst), und

b, für recht und billig gehalten wird, daß die Eigenthümer, deren Grundstücke zunächst wesentlich durch eine neue Anlage gewinnen, verhältnißmäßig etwas zu den Kosten der letztern beizutragen haben.

In mehren Staaten sind, um die Anlage der Eisenbahnen zu befördern, neue und erweiternde, (nicht überall gelungene,) Bestimmungen hinsichtlich der Expropriation erlassen worden.

Das Eisenbahn-Gesetz ist leider von entgegengesetzten Ansichten ausgegangen. Es hat für die Erwerbung der zur Anlage von Eisenbahnen erforderlichen Grundflächen nachtheiligere Bedingungen aufgestellt, als für Chaussee-Bauten, wie die nachfolgende Beleuchtung der einzelnen §§ zeigt.

Zum § 8 des Gesetzes.

Die sub 5 befindlichen Worte: „damit die Bahn als eine öffentliche Straße zur allgemeinen Benutzung dienen könne," scheinen nicht zu passen, denn eine Eisenbahn kann wohl dem Rechte nach einer öffentlichen Straße gleichgestellt werden, aber kein Gesetz kann festsetzen, daß ein Ding, seinem Wesen und seinen Eigenschaften nach, etwas sein soll, was es nicht sein kann.

Die beschränkende Bestimmung am Schlusse des Paragraphen unterliegt wesentlichen Bedenken.

Die Staats-Verwaltung hat die Entscheidung über das, was nach dem Gesetze expropriationsfähig zu erklären ist, zu erlassen, also das Gesetz anwendend zu erläutern. Irrt die Bezirks-Regierung, so berichtigt das Ministerium; auch wird dieses nicht ermangeln, über besondere Fälle Erläu-

Digitized by Google

terungen zu ertheilen. Daß das Gesetz sich selbst erläutern soll, scheint nicht zweckmäßig zu sein; jene Bestimmung ist aber nichts anders, als eine Erläuterung. Diese ist zudem, als solche, keine Verdeutlichung des Gesetzes, sondern bringt es vielmehr in Widerspruch mit sich selbst. Die vorhergehenden Bestimmungen 1 — 5 beschränken den zu expropriirenden Grund und Boden auf den öffentlichen Nutzen, nämlich auf den Grund und Boden, der zur Herstellung der Bahn und aller Anlagen erforderlich ist, die zum zweckmäßigen und nützlichen Betriebe, so wie außerdem im öffentlichen Interesse in Folge der Bahn-Anlage nöthig sind. Dies scheint deutlich genug für Fälle zu sein, die das Gesetz nicht genau vorhersehen kann. Indem dieses den Gegensatz des öffentlichen Nutzens, als „Privat-Interesse der Gesellschaft" angibt, gebraucht es einen Ausdruck, der ohne vollständige Erklärung in dem vorliegenden Falle nicht begreifbar ist. Denn das Privat-Interesse der Gesellschaft ist Gewinn; und einer der Zwecke der ganzen Anlage, für welche die Expropriation gewährt werden soll, ist ja kein anderer. Es hat zwar die Undeutlichkeit der Erläuterung durch ein Beispiel deutlich gemacht werden sollen, indem das Gesetz anführt, daß „Waaren-Magazine und dergleichen," als Privat-Interesse der Gesellschaft zu betrachten seien Diese nähere Erläuterung macht aber die allgemeine noch undeutlicher, denn es ist sicherlich nicht die Absicht des Gesetzgebers gewesen, daß in allen Fällen die „Waaren-Magazine und dergleichen" keine Veranlassung zur Expropriation geben sollen. Eine Eisenbahn, die zum Waaren-Transport dient, ist ihrer Natur nach eine Speditions-Anstalt im Großen; es werden Waaren mit gewöhnlichem Fuhrwerk in den Bahnhof gebracht, um auf der Eisenbahn versendet zu werden; es kommen auf der Eisenbahn Waaren im Bahnhofe an, die

Digitized by Google

mit gewöhnlichem Fuhrwerk in die nahe gelegenen Bestimmungsorte befördert werden; dies ist also ganz das Wesen einer Speditions-Anstalt. Das Gesetz hat aber unmöglich beabsichtigen wollen, daß ausnahmsweise bei Eisenbahnen, also gerade da, wo die größte Masse von Gütern zur Verladung sich anhäuft, Dach und Fach für diesen Zweck nicht gewährt werde, während der kleinste Spediteur nicht ohne diesen Schutz gegen das Verderben und den Diebstahl der Waaren sein Geschäft betreiben kann. Dach und Fach zu diesem Zwecke sind nichts anders, als ein Waaren-Magazin, und dieser Ausdruck in seiner Allgemeinheit, obendrein mit dem Zusatze „und dergleichen," ist daher ein scharfer Widerspruch der andern vorhergehenden Bestimmungen über Expropriation.

Es wird daher der letzte Satz des §, anfangend mit „dagegen" und endigend mit „angehen", gänzlich wegfallen müssen.

Eins der Mittel, welches die Grundbesitzer anwenden, wenn sie die Gesellschaft zur Bewilligung unmäßiger Vergütungen veranlassen wollen, besteht darin, die Besitz-Ergreifung der zum Bau der Eisenbahn nothwendigen Grundstücke so viel als möglich hinauszuschieben. Die in diesem § den Grundbesitzern eingeräumte Befugniß, gegen die Entscheidung der Bezirks-Regierung Rekurs einlegen zu können, kann in dem vorbezeichneten Sinn benutzt werden. Ist dies noch nicht häufig geschehen, so rührt es theils von Unkenntniß des Gesetzes, theils von der Bereitwilligkeit der Gesellschaften her, manchmal übertriebene Forderungen zuzugestehen, um eine schädliche Verzögerung der Bauten zu verhüten. Es dürfte daher eine Bestimmung im Gesetze aufzunehmen sein, nach welcher der Rekurs die Ausführung des Beschlusses der Bezirks-Regierung nicht nothwendig hemmt; ähnlich solchen gesetzlichen Bestimmungen, die einem

Digitized by Google

Untergerichte gestatten, in dringenden Fällen die Vollstreckung eines Urtheils, der Appellation ungeachtet, zu verordnen.

Zum § 9 des Gesetzes.

Beim Lesen des Schlußsatzes dieses § wird man versucht zu glauben, daß der Staat die Eisenbahnen nur toleriren, nicht befördern wolle, weil es schwer ist, einen andern Grund für die Beschränkung des Expropriations-Rechts in engere Gränzen, als sie für die Anlage von gewöhnlichen Kunststraßen gezogen sind, zu finden. Gleichwohl müssen bei einer so aufgeklärten Staatsregierung, wie der Preußischen, andere Ansichten maßgebend gewesen sein; etwa, daß eine Eisenbahn der Ziegelsteine, Feldsteine oder Bruchsteine nicht nothwendig bedürfe, oder daß es nicht darauf ankomme, sie im Falle des Bedürfnisses zu exorbitanten Preisen zu bezahlen. Vielfache Erfahrungen haben aber nun augenfällig bewiesen, daß gerade der Bau der Eisenbahnen häufig eine große Masse Ziegelsteine und Bruchsteine erfordert, und daß in manchen Fällen ein guter Oberbau auf den Eisenbahnen ohne Feldsteine oder kleingeschlagene Bruchsteine nicht herzustellen ist. Es bedarf keines Beweises, daß der Preis der Steine durch weiten Transport außerordentlich erhöht werden kann, sogar mitunter in solchem Maße, daß ein Eisenbahn-Bau deßhalb unterbleiben möchte. Wenn also große Kosten dadurch zu ersparen sind, daß die Gewinnung der Steine in der Nähe der Bauten erzwungen werden kann; wenn sogar nur hierdurch mitunter die Möglichkeit der Erbauung einer Eisenbahn gegeben wird; — dann dürfte nicht zu bezweifeln sein, daß das Expropriations-Recht auf die Gewinnung von Steinen eben so anwendbar sein muß, wie auf

Digitized by Google

den, zur Unterbringung von Erde und Schutt erforderlichen Raum. Dieses Recht für den letztern Fall angewendet, bezweckt ja auch weiter nichts, als übermäßige Kosten zu vermeiden, und dessen Gewährung ist in dieser Beziehung eine Nothwendigkeit.

Sollte ein Zweifel darüber Statt finden, ob für die Gewinnung von Ziegel-, Feld- und Bruchsteinen das Expropriations-Recht für den gewöhnlichen Kunststraßen-Bau überall bestehe, so ist nicht nur der Wegfall des Schlusses des § 9, sondern noch eine Bestimmung nöthig, daß bei Eisenbahnen das Expropriations-Recht sich auf die vorbezeichnete Gewinnung erstrecke.

Hinsichtlich der Bestimmung wegen eines Rekurses an das Handels-Ministerium wird auf die desfallsige Bemerkung zum § 8 verwiesen.

Zum § 10 des Gesetzes.

Dieser § scheint überflüßig zu sein.

Die Taratoren, respektive die Gerichte werden in dem Falle, daß durch Benutzung des Grundstücks zur Unterbringung oder Gewinnung von Erde die Brauchbarkeit desselben für den Eigenthümer wesentlich vermindert wurde, den Schadenersatz gewiß so feststellen, daß dessen Betrag, mit Hinzurechnung des etwa noch vorhandenen Verkaufswerthes des Grundstücks, den ursprünglichen Werth dieses letztern reichlich darstellt. Es ist also keine Veranlassung da, für Eisenbahnen wegen der, zur Unterbringung von Erde und Schutt in Anspruch genommenen Grundstücke eine besondere Regel, abweichend von den Grundsätzen beim Chaussee-Bau, festzusetzen.

Die Schluß-Bestimmung dieses § ist schon in den Vorschriften des § 8 enthalten.

Digitized by Google

Zum § 11 des Gesetzes.

Die Bestimmung, daß nur der Eigenthümer eines expropriirten Grundstücks, nicht die Gesellschaft, von der Schätzung der Taxatoren auf richterliche Entscheidung provoziren kann, ist eine Herabsetzung des Werthes der Eisenbahnen unter dem der gewöhnlichen Kunststraßen, und also nicht gerechtfertigt.

Daß diese Bestimmung nur in den Landestheilen, wo das allgemeine Landrecht gilt, angewendet werden soll, macht sie nicht besser.

Eben so wenig kann ich mich mit der für die vorerwähnten Landestheile festgesetzten Bestimmung einverstanden erklären, daß die Gesellschaft nur gegen Erlegung des Taxwerthes in den Besitz des expropriirten Grundstücks gelangt.

Diese Bestimmung ist als ein Ausfluß des Mißtrauens und der Abneigung zu betrachten, welche früher die Eisenbahn-Gesellschaften von Seiten einiger Staatsbehörden zu erleiden hatten.

Die Regel sei in diesem Falle, wie überall, wo nicht eigenthümliche Verhältnisse ein Anderes unabweisbar gebieten, daß die Expropriation Behufs Anlage von Eisenbahnen zum Mindesten nicht erschwert werde, und mit der Expropriation für Chaussee-Bauten gleich stehe.

Selbst wenn eine Eisenbahn-Gesellschaft in Verfall geräth und sich auflösen muß, werden doch die erforderlichen Mittel zur Bezahlung der acquirirten Grundflächen vorhanden sein, wie die Rhein-Weser-Eisenbahn-Gesellschaft es beispielsweise gezeigt hat.

Möchte gleichwohl bedenklich erscheinen, die Eisenbahn-Gesellschaften für solide genug zu erachten, um sie, — wie den Staat, — schon vor Bezahlung oder gerichtlicher

Digitized by Google

Depoſition des Werthes, in den vorläufigen Beſitz der zum Bau erforderlichen Grundſtücke, über deren Kauf eine gütliche Verſtändigung nicht zeitig zu Stande kommt, zwangsweiſe zu ſetzen, ſo ſind zur Sicherung der Anſprüche der Grundbeſitzer andre Beſtimmungen als die des Geſetzes aufzunehmen; denn dieſe haben die ſchlimme Folge, die Beſitz-Ergreifung der Grundſtücke, folglich den Bau zu verzögern, und alſo den Beſitzern ein Mittel darzubieten, die Geſellſchaft zur Bewilligung unbilliger Forderungen zu veranlaſſen.

Es erſcheint mir zur Beſeitigung jenes etwaigen Bedenkens genügend, wenn die Expropriation an die Bedingung geknüpft wird, daß ein gewiſſer, bei Ertheilung der Konzeſſion feſtzuſetzender Theil des Aktien-Kapitals realiſirt ſein müſſe.

Zum § 12 des Geſetzes.

Das Recht jedes Schuldners, die ſchuldige Summe gerichtlich zu deponiren, wenn in der Perſon des Gläubigers ein Hinderniß zur Empfangnahme oder zur vollgültigen Entlaſtung des Schuldners beſteht, darf nicht von dem Ermeſſen der Bezirks-Regierungen abhängen.

Uebrigens glaube ich, daß dieſer § gänzlich wegfallen muß. Abgeſehen davon, daß darin, wie in andern Stellen des Geſetzes, etwas Mißtrauen und Abneigung gegen Eiſenbahn-Geſellſchaften ſich zeigt, liegt kein Grund vor, hier beſondere Beſtimmungen wegen der, bei den zu zahlenden Entſchädigungen betheiligten Real-Berechtigten zu erlaſſen. Dieſe mögen ſelbſt auf ihre Rechte wachen; die Geſellſchaften mögen dagegen ſich hüten, dieſe Rechte zu mißachten und an unbefugte Perſonen zu zahlen, um der Gefahr einer Verpflichtung zur nochmaligen Zahlung zu

Digitized by Google

entgehen. Die Gesellschaften sind dann in der nämlichen Lage, in welcher sich der Staat bei Erwerbung von Grundstücken zum Straßen-Bau befindet.

Zum § 13 des Gesetzes.

Wiederum wird hier Kautions-Leistung der Gesellschaft auferlegt; es kann wenigstens darüber verhandelt oder sogar prozessirt werden. Im Wesentlichen auf die Bemerkungen zu den vorhergehenden §§ Bezug nehmend, würde, nach meinem Dafürhalten, auch § 13 wegfallen müssen.

Beiläufig möge die Bemerkung erlaubt sein, daß das Wort „interimistisch" hier unrichtig gebraucht sein dürfte; denn „die Sache", (wie das Gesetz sich ausdrückt, und also zweifelhaft läßt, ob darunter die Frage: ob eine Kaution geleistet, oder die Frage über deren Belauf, gemeint ist,) soll doch die Regierung wohl nicht vorläufig, sondern definitiv festsetzen.

Zum § 15 des Gesetzes.

Die hier bewilligte Steuer-Freiheit beim Erwerbe der expropriationsfähigen Grundstücke ist eine erfreuliche Erscheinung.

Da die Steuer Ein Prozent vom Werthe der Grundstücke beträgt, und dieser Werth sich auf durchschnittlich etwa den zwölften Theil der Gesammtkosten einer Eisenbahn-Anlage belaufen mag, so ist die hier gewährte Begünstigung auf etwa $^1/_{12}$ Prozent des Anlage-Kapitals zu veranschlagen.

Zum § 14 des Gesetzes.

Die Vorschriften dieses § sind polizeilicher Art, also ganz und gar verschieden von denen, welche die zwangs-

weise Erwerbung oder Benutzung von Grundstücken zum Zwecke der Herstellung der Eisenbahn betreffen. Hieraus folgt, daß dieser § nicht zwischen die §§ 8 — 15, sondern an eine andere Stelle zu setzen, sodann daß das Anfangswort „Außer" nicht richtig gewählt sein möchte.

Gegen den ersten Theil dieses § läßt sich einwenden, daß daraus die Verpflichtung der Gesellschaft hergeleitet werden könnte, nicht nur die polizeilich vorgeschriebenen Wege und Anlagen, die unmittelbar zur Eisenbahn gehören, sondern ohne Ausnahme auch alle andern gleichermaßen vorgeschriebenen Wege und Anlagen fortwährend zu unterhalten.

Eine Verpflichtung von solchem Umfange hat der Gesetzgeber nicht beabsichtigen können. Wenn wegen der Eisenbahn eine Straße verlegt, einem Mühlenbesitzer ein neuer Teich gegraben, eine neue Wasserstauung in einem Flusse angelegt werden muß, so trägt die Gesellschaft die Kosten dieser Anlagen, um die früher vorhandenen zu ersetzen; hiermit hört aber ihre Verpflichtung auf, und die Unterhaltung liegt den Personen oder Korporationen ob, die dazu auch früherhin verpflichtet waren.

Aus der Fassung des zweiten Theils dieses § kann gefolgert werden, daß jederzeit alle, nicht durch vorgegangene Veränderung mit den benachbarten Grundstücken hervorgerufene Reklamationen wegen Herstellung der in Rede stehenden Anlagen zulässig sein sollen; und zwar so, daß wenn z. B. ein 40 Fuß hoher Damm, auf welchem die Eisenbahn geführt werden soll, fertig ist, die Regierung alsdann noch, auf die Reklamation eines Betheiligten, der Gesellschaft auferlegen könnte, auf ihre Kosten anstatt des Dammes eine Brücke zu bauen.

Die Eisenbahn-Bauten sind häufig so großartig und so kostspielig, daß eine Verpflichtung dieser Art für gefährlich

Digitized by Google

erachtet werden muß. Es ist daher zweckmäßig, einen Termin festzusetzen, nach welchem jene Reklamationen nicht mehr zulässig sein sollen.

Die Betheiligten erhalten, damit sie reklamiren können, Einsicht der Pläne des Baues; diese werden an Ort und Stelle von den Kommunal-, Kreis- und Bezirks-Behörden zu dem Zwecke sorgfältig geprüft, um zu bestimmen, welche Anlagen die Gesellschaft zur Verhütung „von Gefahren und Nachtheilen in Benutzung der benachbarten Grundstücke," so wie überhaupt im allgemeinen Interesse auszuführen hat. Es erscheint daher angemessen, daß der Termin für die Zulässigkeit der Reklamationen nicht über die vorbezeichnete Prüfung hinausreiche.

Der zweite Theil des § 14 legt der Gesellschaft, als Besitzerin der Eisenbahn, ein Servitut auf, welches nach allgemeinen Gesetzen weder auf anderm Privat-Grundbesitz, noch auf Staats-Straßen haftet. Es sollen zwar die Betheiligten die Einrichtungs- und Unterhaltungs-Kosten der Anlagen ersetzen, die auf ihr Verlangen von der Gesellschaft ausgeführt werden, aber es bleibt zum Mindesten zweifelhaft, ob sie auch den anderweitig dadurch entstehenden Nachtheil, (z. B. eine Stockung im Betriebe, die Bewachung eines Wege-Ueberganges,) vergüten müssen.

In wenigen Worten ist der Sinn dieser Bestimmung: Zu Leistungen, die nur aus Rücksichten des öffentlichen Nutzens dem Privat-Eigenthum auferlegt werden, wird dagegen ohne eine gleiche Rücksicht die Eisenbahn-Gesellschaft gegen jeden benachbarten Grundbesitzer verpflichtet; unter der noch hinzutretenden Exzeption, daß im erstern Falle das (Expropriations-) Gesetz vollständigen Schaden-Ersatz festsetzt, der Eisenbahn-Gesellschaft aber nur die Vergütung der Einrichtungs- und Unterhaltungs-Kosten unzweifelhaft zugesagt wird.

Digitized by Google

Da die Eisenbahnen nicht vorzugsweise in ein exzeptionelles nachtheiliges Rechts-Verhältniß zu setzen sind, so wird der zweite Theil des § 14 wegfallen müssen.

Zu §§ 16, 17, 18, 19 des Gesetzes.

Gesetzliches Vor- und Wiederkaufsrecht bei vertragsmäßigem Kauf; gesetzliches Wiederkaufsrecht durch keine Zeit beschränkt, während es vertragsmäßig nur für fünf Jahr stipulirt werden könnte, (Ziv.-Ges. Buch, Art. 1660;) Verlust der Verbesserungen, im Widerspruch mit dem allgemeinen Gesetze, (Art. 1673;) gesetzlich reprobirtes Vorkaufsrecht ausnahmsweise gesetzlich gemacht; theures, manchmal fünffach bezahltes Eigenthum, mit einer Last beschwert, welche der Gesellschaft die Möglichkeit, ihren Verlust zu mindern, verkümmert, und sie zu einem zusätzlichen Abkaufe des Vor- und Wiederkaufsrechts veranlaßt; — dies ist der Inhalt der in den §§ 16 — 19 erlassenen Bestimmungen.

Das einzige Motiv dieser so grellen Verletzung allgemeiner Rechtsregeln, nicht zu Gunsten sondern zur exzeptionellen Belastung der Eisenbahnen hat dem Vernehmen nach in nichts Anderm bestanden, als in der Besorgniß, daß einmal eine verlassene Eisenbahnstrecke von unvermögenden Leuten gekauft werden könnte, die dem benachbarten großen Gutsbesitzer unbequem sein möchten. Diese Besorgniß ist durch einen einzelnen Fall oder ein paar Fälle erregt, wo ein Gutsbesitzer ein, an seine Felder gränzendes, unnütz gewordenes, zum Verkauf gekommenes Chaussee-Wärterhaus zu kaufen verabsäumt hat, und hinterher mit dem Betragen des neuen Besitzers unzufrieden gewesen ist. Dem aristokratischen Prinzip zu Liebe ist also dem allge-

Digitized by Google

meinen Gesetze, zu Lasten der Eisenbahnen, Gewalt angethan.

Wie traurig müßte es um dieses Prinzip, das ich im politischen Volksleben höchlich achte, und erhalten und gestärkt zu sehen wünsche, *) stehen, wenn es auf solche Stütze, wie jene, Werth zu legen hätte. Mögen die Gutsbesitzer nur einigermaßen bemittelt und sorgsam sein, so ist nichts leichter als die benachbarten verlassenen Wärterhäuser und unnütz gewordenen Chaussee- oder Eisenbahn-Strecken zu kaufen.

Wie klein ist das Motiv im Vergleich mit dem großen Zweck der Eisenbahnen, deren Anlage ja gerade zur Erhöhung des Werthes des Grundbesitzes vorzugsweise beiträgt. Gewiß ist das Motiv klein, sonst würde es sicherlich auch auf gewöhnliche Kunststraßen angewendet worden sein, die in dem nämlichen Verhältnisse, in welchem sie weniger als Eisenbahnen kosten, auch eine mindere Bedeutung für die höchsten Staatszwecke haben.

Weßhalb das Große den kleinen Rücksichten unterordnen? Weßhalb für einen verhältnißmäßig so unerheblichen Zweck Vorschriften erlassen, die außer den übrigen Uebelständen auch noch den Nachtheil haben, für die Folgezeit komplizirte Rechtsverhältnisse zu schaffen? — Trägt doch der Gesetzgeber stets eine ernste und verständige Scheu, das gemeine Recht für einzelne Fälle zu modifiziren, und geschieht dieß doch vernünftiger Weise nur dann, wenn überwiegende Rücksichten es erheischen. Diese liegen aber hier nicht vor, denn sonst wären die exzeptionellen Vorschriften längst für kleinartigere Anlagen als Eisenbahnen erlassen worden.

---

*) Wahrscheinlich werde ich diese Ansicht in einer besondern Schrift darzustellen, mich bald veranlaßt finden.

Digitized by Google

Es dürfte daher nicht zu bezweifeln sein, daß die Staats-Regierung unter den so nothwendigen mancherlei Modifikationen des Eisenbahn-Gesetzes auch die aufnehme: daß die §§ 16, 17, 18, 19 außer Wirksamkeit gesetzt werden. Hinsichtlich ihrer Folgen, die sie in rechtlicher Wirkung während der Zeit ihres gesetzlichen Bestehens gehabt haben können, wäre dann vorzuschreiben, daß das Vor- und Wiederkaufsrecht für alle Fälle aufgehoben werde, die nach Ablauf einer gewissen Frist, etwa von 5 Jahren, vorkommen möchten.

Zum § 20 des Gesetzes.

Der Staat legt hier den Eisenbahn-Unternehmungen alle Nachtheile auf, die aus wesentlichen Vernachlässigungen seiner Behörden bei Ertheilung einer Konzession entstehen können; z. B. wenn sich diese im Widerspruche mit bereits verliehenen Konzessionen oder Privilegien, oder etwa mit den, fremden Staaten zustehenden Rechten befände. Die Gefahr, daß solche Fälle vorkommen, ist allerdings klein, aber nur der Staat ist im Stande, Ansprüche der angedeuteten Art zu vermeiden, und so große Summen zu bezahlen, wie denkbar daraus als Entschädigungen hergeleitet werden können.

Außerdem ist es Sache der Staatsbehörden, bei Abschluß jedes Vertrages, — die Konzession steht einem solchen Abschlusse gleich, — die Folgen in Beziehung auf Rechte und Ansprüche dritter Personen gegen den Staat zu erwägen. Es ist wohl unerhört und bei den Eisenbahnen wahrscheinlich zuerst vorgekommen, daß der Staat, bei Abschließung von Verträgen, alle denkbare daraus gegen ihn herzuleitende Rechts-Ansprüche von sich abwälzen will.

Ich verharre also bei meiner früher schon ausgedrückten Ansicht, daß die Bestimmungen des § 20 unzulässig sind.

Zum § 21 des Gesetzes.

In diesem § ist in einer Beziehung mehr als billig und zweckmäßig, in anderer Beziehung nicht das Nöthige vorgeschrieben.

Es ist eine zu harte Bedingung, daß der Handels-Minister allezeit sich Bürgschaft für die zeitige Beendigung der Bahn stellen lassen kann. Das Gesetz erhebt dadurch zur allgemeinen Regel, daß der Minister das Mittel in der Hand hat, jeder Gesellschaft eine unerschwingliche Last aufzuerlegen. Als Ausnahmsfall, wenn etwa eine Gesellschaft sich gebildet hat, die nicht hinreichendes Vertrauen einflößt, möge die schließliche Konzession die Bedingung der Bürgschaft enthalten; eine Bedingung, die dann häufig nicht erfüllbar sein und die Vernichtung der Konzession zur Folge haben wird; denn so lange auf die Aktien noch nicht viel einbezahlt und für den Bau keine große Summe verausgabt ist, wird die Beschaffung einer Bürgschaft für die zeitige Herstellung der Bahn selten zu erfüllen sein. Gerade deßhalb darf die Befugniß, nach ertheilter Konzession eine solche Bürgschaft zu verlangen, nicht unbedingt ertheilt werden; das Gesetz würde sonst die Existenz einer Gesellschaft gänzlich von dem guten Willen der Staats-Verwaltung, nicht vom Rechte abhängig machen.

Ueberhaupt erscheint die Vorschrift, daß nach Ertheilung der Konzession die Fristen des Fortschritts und der Vollendung der Bauten festgestellt werden sollen, nicht zweckmäßig, da hierdurch das Maß der von der Gesellschaft übernommenen Verbindlichkeiten unsicher ist. Die Regel

Digitized by Google

müßte sein, daß die Fristen bei Ertheilung der Konzession bestimmt würden; das Gegentheil wäre alsdann eine, in besonderen Fällen vorzubehaltende Ausnahme.

Die meistbietende Versteigerung der Anlage, wenn sie nicht innerhalb der gestellten Frist vollendet ist, wird nach der Fassung des §21 als nothwendige Folge angenommen. Die Hauptsache ist aber, daß die Konzession erlischt und der Staat dann die Freiheit zur Ertheilung einer andern erlangt.

Ein wesentlicher Mangel in den hierher gehörigen Bestimmungen dürfte sein, daß der Fall nicht vorgesehen ist, wenn eine Gesellschaft, bevor die Fristen abgelaufen sind, so in Stocken oder in Verfall geräth, daß die Unmöglichkeit, durch sie den Bau der Bahn beendet zu sehen, augenfällig wird, und der Staat ein Interesse hat, die Konzession bald aufzuheben. Für diesen Fall müßte, nach meiner Meinung, eine vorsorgliche Bestimmung im Gesetze aufgenommen werden.

Zum § 23 des Gesetzes.

Es ist zweckmäßig und der Natur des Eisenbahn-Betriebes angemessen, daß der Gesellschaft die Handhabung der Bahn-Polizei, und ihren Beamten in dieser Beziehung die Eigenschaft von Polizei-Agenten übertragen wird. Das nach Vorschrift dieses § vom Handels-Ministerium zu erlassende Reglement soll Polizei-Bestimmungen enthalten, z. B. das Verbot, die Bahn und die Bahnhöfe ohne besondere Erlaubniß zu betreten, Bestimmungen über die Versendung feuergefährlicher Waaren u. s. w. Daß in dem Reglement nicht die Einrichtungen des Betriebes aufzunehmen sind, geht schon daraus hervor, daß das Gesetz nicht ein Betriebs-Reglement, sondern ein Polizei-Regle-

Digitized by Google

ment dem Handels-Ministerium zu erlassen aufträgt; außerdem ist dieß noch aus Folgendem herzuleiten:

1. Nach gemeinem Rechte ist die Gesellschaft verantwortlich für den Betrieb. Diese Verantwortlichkeit ist in dem Eisenbahn-Gesetze (§ 25) noch auf eine bisher unerhörte Weise erhöht. Um so mehr noch mußte auch der Gesellschaft überlassen bleiben, den Betrieb nach eigenem besten Ermessen einzurichten; denn wer am Gängelbande geführt wird, kann nicht mehr für seine Schritte verantwortlich gemacht werden.
2. Das Gesetz deutet in den §§ 4, 22, 24 speziell an, welche Mitwirkung der Staatsbehörde, in Beziehung auf den Betrieb, Statt finden solle. Wäre die Absicht des Gesetzgebers gewesen, daß jene Behörde das Wesentliche aller Betriebs-Einrichtungen festzusetzen habe, so war zur Erlassung der in den §§ 4, 22, 24 enthaltenen besondern Vorschriften kein Grund vorhanden; es würde dann einfach in dem Gesetze geheißen haben: die Staatsbehörde erläßt die ihr zweckdienlich scheinenden Vorschriften wegen des Betriebes.

Nichtsdestoweniger ist geschehen, was mit der Natur der Sache und dem Sinne des Gesetzes streitet: Für die Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft wurde von der Staatsbehörde nicht nur ein Polizei-, sondern auch (unter dieser Rubrik) ein spezielles Betriebs-Reglement erlassen. Der Geist, bis in's Detail hinein zu administriren und zu bevormunden, — meistens wohlwollender Art, — ist so in die Preußische Staats-Verwaltung eingedrungen, und die meisten Menschen sind an ihr Leiten, Führen und Bevormunden so gewohnt, daß hierin der Hauptgrund zu den erlassenen speziellen Betriebs-Vorschriften und zur willigen Aufnahme derselben gesucht werden muß. Es wird zwar als besonderer Grund angeführt, daß die Berlin-

Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft solcher Vorschriften bedurft habe, weil ihre Verwaltung Anfangs nicht die erforderlichen Kenntnisse und Erfahrungen zur Einrichtung des Betriebes besessen habe; indessen ist dies jetzt auf diese, wie auf jede andere Preußische Eisenbahn-Gesellschaft nicht mehr passend, und gleichwohl scheint nach wie vor die Absicht zu sein, spezielle Betriebs-Reglements zu erlassen. Als Beispiel folge hier ein kurzer Auszug aus dem (sogenannten) Polizei-Reglement, welches der Königliche Kommissarius der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn in Vorschlag gebracht hat. Zu bemerken ist, daß dieses Reglement, außer der Einleitung, 128 zum Theil ziemlich lange Paragraphen enthält.

Auszug.

Einleitung. Sie enthält fast nichts, was sich nicht von selbst schon verstände.

Abschnitt I. Allg. Bestimmungen über Einrichtung, Unterhaltung und Beaufsichtigung

A. der Bahn.

§ 1. Umschreibung des § 24 des Gesetzes; mit der zusätzlichen Bestimmung, daß die Bahn sofort gesperrt wird, wenn die Beförderung nicht auf sichere, dem Unternehmen entsprechende Weise erfolgt.

§ 2. Theilweise Wiederholung des § 4 des Gesetzes, mit dem Zusatze, daß an der Bahn, insbesondere am Bahnkörper, ohne Genehmigung der Staatsbehörde keine Veränderungen vorgenommen werden dürfen, nicht einmal Fundamentirungen zu Drehscheiben.

§ 3. Umschreibung des § 14 des Gesetzes in Beziehung auf Einfriedigung der Bahn.

§ 4. Ausführliche allgemeine Bestimmungen wegen der Bahn-Uebergänge, in Beziehung auf § 14 des Gesetzes, (also Anordnungen, die nicht in das Reglement gehören, und vor Eröffnung der Bahn zu treffen sind.)

Digitized by Google

§ 5. Verfügung wegen der Entfernungs-Zeichen oder Meilensteine. (Dies möchte zu den Anordnungen der Konstruktions-Verhältnisse der Bahn gehören.)

§ 6. Es soll ein Aufsichts-Personal, welches im Abschnitt IV genau angegeben wird, für die Bahn von der Gesellschaft angestellt werden.

B. der Transportmittel.

§ 7. Wiederholung und Umschreibung eines Theils des § 4 des Gesetzes.

§ 8. Fast wörtliche Wiederholung des § 24 des Gesetzes; mit dem Zusatze: daß unsicher und untüchtig gewordene Transportmittel außer Gebrauch gesetzt werden sollen.

§ 9. Vorschrift, daß an den Tendern und in jedem Wagen-Zuge an einigen Wagen eine Vorrichtung zum Hemmen sich befinden solle. (!)

§ 10. Vorschrift über Dampfpfeife und Bahnräumer.

§ 11. Vorschrift, daß alles Mögliche geschehen solle, um das Sprühen der Funken zu vermeiden.

§ 12. Die Güter-Wagen sollen so geladen werden, daß sie auf der Fahrt zur Seite nirgends anstoßen.

§ 13. Ein Aufsichts-Personal soll für die Fahrzeuge gehalten werden, unter Beziehung auf Abschnitt IV.

Abschnitt II.

A. Allg. Vorschriften über den Transport-Betrieb.

§ 14. Vorschriften über den Abgang der Züge, wonach die Gesellschaft hierin vom Königlichen Kommissar und der Polizei-Behörde abhängig gemacht wird.

§ 15. Verschärfung der Beschränkung der vorstehenden Bestimmungen.

§ 16. Fuhren zum Transport von Erde (oder Arbeitsfuhren) sollen die planmäßigen Wagenzüge nicht aufhalten.

§ 17. Fast wörtliche Wiederholung des § 26 des Gesetzes, nebst Verfügung wegen des Transports leicht entzündlicher Gegenstände, so wie der dem Postzwange unterworfenen.

§ 18. Wegen Bekanntmachung des Abgangs der Fahrten und des Tarifs.

Digitized by Google

§ 19. Anzeige an das Polizei-Präsidium zu Berlin, wegen der Dauer der Fahrten.

§ 20. Langsam zu fahren bei starkem Nebel und dichtem Schneefall

§ 21. Die Lokomotiven sollen die Züge nicht schieben, mit einigen Ausnahmen, worüber spezielle Vorschriften gegeben werden.

§ 22. Wie es gehalten werden soll, wenn mehre Züge rasch hintereinander abgehen. Spezielle Vorschriften, auch wegen der Signale.

§ 23. Weitere Vorschriften über denselben Gegenstand.

§ 24. Sehr spezielle Vorschriften für das Begegnen der Züge in den Ausweiche-Stellen.

B. Besondere Vorschriften über den Transportbetrieb zur Nachtzeit.

§ 25. Bezeichnung, was unter Nachtzeit zu verstehen.

§§ 26, 27. Maximum der Schnelligkeit ¼ Stunde, bei starkem Nebel und dichtem Schneefall ½ Stunde pro Meile.

§ 28. Beleuchtung der Bahn durch 5 große Laternen an der Lokomotive, (welches in Belgien für zweckwidrig erachtet wird;) außerdem als Signal 2 Laternen mit rothem Glase.

§ 29. Nämliche Beleuchtung der Bahn durch den Tender, wenn dieser der Lokomotive im Falle dringendster Noth vorausgeht.

§ 30. Signal am letzten Wagen eines Zuges.

§§ 31, 32, 33. Spezielle Vorschriften über hintereinander fahrende und sich in den Ausweiche-Stellen begegnende Züge.

§ 34. Auch bei Mondschein gelten die Vorschriften der §§ 25—33.

Abschnitt III. Vorschriften bei Benutzung der Eisenbahn-Beförderung.

§ 35. Eine Art von Einleitung. Die Vorschriften dieses Abschnitts sollen in den Stations-Orten angeschlagen werden.

§ 36. Spezielle Vorschriften über das Einsteigen der Passagiere in die Wagen, das Platznehmen der Wagemeister (Konduktöre), und die Signale zur Abfahrt.

§ 37. Nur an Stationen und Anhalt-Punkten soll unterwegs zur Aufnahme von Passagieren angehalten werden.

§ 38. Die Namen aller Stationen sollen in den Wagen nachrichtlich angeschlagen werden.

Digitized by Google

§ 39. Oeffnung der Thüren bei Ankunft in den Stationen, und laute Nennung der letztern.

§ 40. Wegen des Läutens, als Signal zum Abfahren.

§ 41. Vorschriften wegen des Aussteigens der Passagiere an Anhaltepunkten, auch wegen der diesen Passagieren in den Wagen anzuweisenden Plätze. Wer an Anhaltepunkten aussteigt, und den Platz für eine weitere Entfernung bezahlt hat, verliert das Recht, weiter mitzufahren.

§ 42. Bekanntmachung auf den Stationen wegen Ankunft und Abgang der Wagenzüge.

§. 43. Vorschriften wegen der Uhren, die in den Bahnhöfen sich befinden sollen.

§§ 44—47. Den Passagieren wird das Hinauslegen aus den Wagen und deren Oeffnen verboten, eben so das Betreten der Schienen-Geleise in den Bahnhöfen, das Mitnehmen von Hunden und anderen Thieren, und das Tabackrauchen in der ersten Wagenklasse.

§ 48. Vorschriften im Falle eines unanständigen Betragens der Passagiere.

§ 49. Vorschriften über das Ein- und Aussteigen der Passagiere, wenn ein Wagenzug wegen eingetretener Hindernisse unterweges stillhält.

Abschnitt IV. Von den Obliegenheiten der Beamten der Gesellschaft in Ansehung der Sicherheit der Dampfbeförderung auf der Bahn und den zu diesem Zwecke zu treffenden Vorsichts-Maßregeln.

§ 50. Einleitung und Ermahnung.

§ 51. Die Beamten sollen das Dienst-Reglement kennen und ein Ordre-Buch führen.

§ 52. Die Maschinisten zur Führung der Lokomotiven sollen vom Polizei-Präsidio zu Berlin approbirt, resp. geprüft werden.

A. Funktionen des Maschinisten.

§ 53. Der Maschinist hat die Lokomotive zu besorgen und zu leiten. (!)

Digitized by Google

§ 54. Der Feuermann hat den Kessel zu heizen und die Bremsen am Tender zu handhaben. (!)

§ 55. Auf der Lokomotive und dem Tender darf, ohne Erlaubniß der Direktion, Niemand als der Maschinist und der Feuermann mitfahren.

§ 56. Maschinist und Feuermann müssen während der Fahrt stets bei der Lokomotive bleiben; der letztere soll verstehen, sie in Stillstand zu versetzen.

§ 57. Spezielle Ermahnungen und Vorschriften für den Maschinisten.

§ 58. Vorschriften über die Einrichtung der Exzentrik an den Ausweiche-Stellen.

§ 59. Weitere Vorschriften für den Maschinisten, z. B. er soll stillhalten, wenn Hindernisse signalisirt werden.

§ 60. Vorschriften, die das häufige Ertönen der Dampfpfeife bestimmen.

§ 61. Ueber das Verhalten, wenn mehre Wagenzüge hintereinander folgen.

§ 62. Der Maschinist soll Utensilien zu Reparaturen auf der Lokomotive zur Hand haben.

§ 63. Er soll die Lokomotive und den Tender in gutem Stande halten, wenn gefahren wird.

B. Funktionen des Bahnaufsichts-Personals.

§. 64. Das Personal besteht aus Bahnwärtern und Bahnmeistern.

§§ 65, 66. Vorschriften über die Zahl und Postirung der Bahnwärter und deren Vertretung.

§§ 67, 68. Anzahl und Vertretung der Bahnmeister.

§§ 69—73. Allgemeine und spezielle Vorschrtften über die Pflichten und Verrichtungen der Bahnwärter.

§§ 74—76. Spezielle Vorschriften über die Signale.

§ 77. Unterweisung der Bahnwärter über die Fälle, in welchen sie ein langsames Fahren oder ein gänzliches Anhalten signalisiren sollen.

§§ 78—89. Weitere spezielle Vorschriften über die Verrichtungen der Bahnwärter.

§ 90. Ueber das Verschließen der Bahn-Uebergänge für privative

Digitized by Google

Feldwege, wobei von der Voraussetzung ausgegangen wird, daß selbst für solche Uebergänge die Polizei-Behörde vielleicht die Anstellung eigener Bahnwärter verordne.

§ 91. Den in den §§ 73—89 enthaltenen Obliegenheiten des Bahnwärters sollen alle seine übrigen Verpflichtungen nachstehen.

§§ 92, 93. Die Bahnwärter sollen eine Uhr und ein Exemplar des Planes, wonach die Fahrten Statt finden, bei sich führen, und sie dürfen ihren Posten während der Dienststunden nicht verlassen.

§ 94. Auch über Nacht soll die Bahn in entsprechender Weise bewacht werden.

§ 95. Ueber die Funktionen der Bahnmeister.

§ 96. Die höheren Betriebsbeamten der Gesellschaft sollen auch die Bahn fleißig beaufsichtigen.

§ 97. Die Bahnwärter und die Bahnmeister sind dem Publikum gegenüber Bahn-Polizei-Agenten.

C. Funktion des Wagen-Aufsichts-Personals.

§ 98. Dieses Personal besteht aus Wagenwärtern und Wagenmeistern.

§§ 99, 100. Vorschriften über die Anzahl und die Vertretung der Wagenmeister und Wagenwärter.

§ 101. Ihnen liegt mit den Aufsichts-Beamten der Bahnhöfe die Erhaltung der Ordnung im Bahnhofe ob, wenn die Züge abgehen und ankommen.

§ 102. Sie haben die Wagenthüren zu öffnen und zu schließen und den Passagieren die Plätze anzuweisen.

§§ 103—105. Vorschriften über die Funktionen der Wagenmeister und Wagenwärter während der Fahrt, auch über die ihnen anzuweisenden Plätze.

§§ 106, 107. Spezielle Vorschriften über das Bremsen der Wagen.

§ 108. Die Wagen-Aufsichtsbeamten sollen nach jeder Fahrt die Wagen genau untersuchen.

§ 109, 110. Der Wagenmeister muß Werkzeuge für vorkommende Reparaturen, auch eine Uhr bei sich führen, und hat die Ueber-

Digitized by Google

einstimmung der Uhren auf den verschiedenen Bahnhöfen zu kontrolliren.

§ 111. Die Wagenmeister und Wagenwärter sind, dem Publikum gegenüber, Polizei-Agenten auf den Bahnhöfen und der Bahn.

Abschnitt V. Bestimmungen zum Schutze der Bahn und des Verkehrs auf derselben.

§§ 112—114. Verbote, die Bahn zu betreten, darauf zu reiten, zu fahren oder sich aufzuhalten, die Barrièren oder sonstige Verschluß-Anlagen zu öffnen.

§ 115. Das Publikum soll den Anordnungen der Bahn-Polizei-Agenten Folge leisten.

§ 116. Strafen, wenn die Vorschriften der §§ 112—115 übertreten werden.

§ 117, Bestrafung vorsätzlicher Beschädigungen, die nicht nach allgemeinen strafrechtlichen Bestimmungen mit härterer Strafe als 6 wöchentlichem Gefängniß oder 50 Thaler Geldbuße geahndet werden.

§ 118. Die Bestimmungen der §§ 112—117 sollen in den Bahnhöfen und an den Bahnwärter-Häusern angeschlagen werden.

Abschnitt VI. Ausübung der Polizei auf der Bahn und den Bahnhöfen.

§ 119. Hierzu sind die Aufseher der Bahnhöfe, die Bahnwärter und Bahnmeister, die Wagenwärter und Wagenmeister befugt und verpflichtet; sie sollen uniformirt sein, theilweise auch Nummern an den Mützen führen.

§ 120. Der Gesellschaft wird die Anstellung der Bahn-Polizei-Agenten überlassen, und diese werden von den kompetenten Königlichen Polizei-Behörden vereidet.

§ 121. Vorschriften über die Pfändung und Arretirung der Kontravenienten.

§ 122. Bezeichnung der Staatsbehörden, welche für die verschiedenen Strecken als Königliche Polizei-Behörden für die Eisenbahn betrachtet werden sollen, nebst Bestimmungen über die Ausführung der Polizei-Bestrafungen.

§ 123. Die Gesellschaft soll strenge darauf sehen, daß ihre Po-

Digitized by Google

lizei-Agenten pünktlich ihre Pflichten erfüllen; auch soll sie kontraktliche Strafen für Kontraventionsfälle festsetzen.

§ 124. Die im § 122 bezeichneten Königlichen Behörden sollen über die Befolgung dieses Reglements wachen und über Verstöße gegen dasselbe instruiren.

§ 125. Geringere Vernachläßigungen der Direktion oder ihrer Beamten sollen im Disciplinar-Wege durch Verweise und Ordnungsstrafen von Seiten der Königlichen Regierungen abgemacht werden; doch kann auch der, für die Gesellschaft angestellte Königliche Kommissarius Verweise ertheilen und Ordnungsstrafen bis auf Höhe von 5 Thalern erkennen.

§ 126. Die Königlichen Regierungen können erhebliche Dienst-Vernachläßigungen oder grobe Pflichtwidrigkeiten eines Beamten der Gesellschaft durch sofortige Dienst-Entlassung, jede grobe Fahrläßigkeit in der Erfüllung der durch dieses Reglement bestimmten Dienst-Obliegenheiten mit einer Geldbuße bis zu 50 Thalern oder einer Gefängnißstrafe bis zu 6 Wochen ahnden. Auch sollen die Königlichen Behörden jeden Gesellschafts-Beamten entlassen können, der nach ihrem Erachten den auf die allgemeine Sicherheit Bezug habenden Dienst ungenügend verwaltet; der Königliche Kommissarius der Gesellschaft soll aber einen Gesellschafts-Beamten in dringenden Fällen sofort suspendiren können.

§ 127. Auch den höheren Betriebs-Beamten der Gesellschaft kann von den Königlichen Behörden die Funktion zur Ausübung der Bahn-Polizei beigelegt, jedoch auch jederzeit wieder genommen werden.

§ 128. Die Königlichen Polizei-Beamten und Gensd'armen sind gelegentlich befugt und verpflichtet, auf die Befolgung der in den §§ 112 seq. gegebenen polizeilichen Vorschriften zu halten, auch den Beamten der Gesellschaft in ihrem Aufsichtsdienste Beistand zu leisten.

Der vorstehende Auszug zeigt, daß ein Theil des Reglements als unnütze Wiederholung einiger Vorschriften des Eisenbahn-Gesetzes, ein anderer Theil als Ermahnung

wegfallen kann; daß ein großer Theil Betriebs-Vorschriften enthält, deren Zweckmäßigkeit mitunter erheblichem Bedenken unterliegt, die aber auf keinen Fall in ein Bahn-Polizei-Reglement gehören; daß endlich der in dem ganzen Reglement vorherrschende Geist zu der Voraussetzung führt, die Staats-Verwaltung habe einer gesellschaftlichen Direktion, welche nichts verstehe und nichts von dem ihr obliegenden Geschäfte zu lernen versucht habe, die speziellsten Vorschriften zu ertheilen.

Daß dies am Rhein lebhafter als an der Spree empfunden wird, beweist nur, daß man hier noch mehr als dort an spezielle Bevormundung von lange her gewohnt ist, keineswegs aber, daß es gut und zweckmäßig sey, eine solche Bevormundung der Eisenbahn-Gesellschaften auszuüben. Sollen diese die Verantwortlichkeit für die Sicherheit und Güte des Betriebes tragen, so überlasse man ihnen auch dessen zweckmäßigste Einrichtung. Verstehen darüber die Staatsbehörden, oder ein königlicher Kommissarius einer Gesellschaft mehr als die Direktions-Beamten der letztern, so werden Unterweisung und Belehrung, Mittheilung von Erfahrungen und Kenntnissen dankbare Anerkennung finden und nützlich wirken. Es erlasse aber die Staats-Verwaltung kein Betriebs-Reglement und mische sich nicht mehr, als die so genügenden Vorschriften der §§ 22, 24 des Eisenbahn-Gesetzes angeben, in den Betrieb; denn sonst wird sie moralisch verantwortlich für jede Beschädigung und jeden Unfall. Dies letztere mag zum Theil auch eine der Ursachen sein, weßhalb die Eisenbahn-Gesellschaften in den östlichen Provinzen sich nicht sonderlich gegen ein Bahn-Polizei-Reglement sträuben, wie das für die Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft und das vorstehende.

Uebrigens bedarf § 23 des Gesetzes, nach meinem Da-

Digitized by Google

fürhalten keines Zusatzes, um zu bestimmen, daß das zu erlassende Reglement nur die Bahn-Polizei und das polizeiliche Verhältniß der damit beauftragten gesellschaftlichen Beamten betreffen soll; denn die Erlassung eines Betriebs-Reglements kann nach den oben angeführten Gründen nur als Zugabe betrachtet werden, zu deren Annahme das Gesetz die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Zum § 24 des Gesetzes.

Aus den Vorschriften dieses § folgt, daß die Staats-Verwaltung ohne Weiteres kräftig eingreifen kann, wenn die Gesellschaft den Transport-Betrieb unsicher und nachlässig besorgt. *) Es ist also den Staatsbehörden eine große Gewalt eingeräumt; so z. B. können sie nach ihrem Ermessen bestimmen, wie viel Lokomotiven und Wagen die Gesellschaft halten, überhaupt, wie sie ihren Betrieb einrichten soll. Solchergestalt kann sie in die abhängigste Lage gerathen und beträchtlichen Schaden erleiden, wenn die Behörden, etwa aus übertriebener Aengstlichkeit, den Betrieb unnöthig erschweren und vertheuern.

Es ist zur rechtlichen Sicherstellung der Gesellschaft nothwendig, daß ihr hiergegen gesetzliche Garantieen gewährt werden. Zu dem Ende muß zuvörderst der Fall, in welchem der Zwang des Verwaltungsweges eintreten darf, nicht in gar zu unbestimmten Ausdrücken definirt sein, weßhalb

*) Gerade deshalb ist es gegen den Sinn des Gesetzes, wenn die Staats-Verwaltung einen unsichern und nachläßigen Betrieb als Regel präsumirt, und nun von vorn herein selbst ihn speziell anordnet. Ich führe dies als Nachtrag zu den Bemerkungen zum § 23 an.

Digitized by Google

die Worte, „auf die der Bestimmung des Unternehmens entsprechende Weise," nicht stehen bleiben dürfen; es kann darunter manches subsumirt werden, was eine Zwangsmaßregel noch nicht rechtfertigt.

Sodann ist zu bestimmen, daß der Staat zum Schadenersatz verbunden ist, wenn seine Behörden der Gesellschaft durch unnöthige Erschwerung oder Vertheuerung des Betriebes Nachtheil zufügen; auch daß über die Frage, ob und in welchem Maße dies geschehen, durch Sachverständige entschieden werden soll. Wenn auch jene Verpflichtung des Staates zum Schadenersatze etwa aus vorhandenen Gesetzen herzuleiten wäre, so ist sie dennoch ausdrücklich im Eisenbahn-Gesetze aufzunehmen, um jede Ungewißheit hierüber zu entfernen und um das Recht der Gesellschaften festzustellen, welches ihnen sonst durch die allgemeine Gesetzgebung jederzeit wieder genommen werden dürfte.

Zum § 25 des Gesetzes.

Sind die Eisenbahn-Unternehmungen so wenig nützlich für das öffentliche Interesse, daß in analogen Rechtsverhältnissen das gemeine Recht zu ihrem Nachtheil durch Ausnahms-Bestimmungen verändert werden muß? Oder weßhalb werden die Unternehmer des Eisenbahn-Transports, rechtlich dem Publikum gegenüber, in eine schlimmere Stellung gebracht, als Staats-Posten, Postwagen-Unternehmer, Miethkutscher, Fuhrleute und überhaupt Transport-Unternehmer? — Diese Fragen drängen sich bei Lesung des § 25 unwillkührlich auf und könnten nicht anders als ungünstig für die Absichten der Staatsregierung beantwortet werden, wenn nicht bekannt wäre, daß dieser § vorzüglich aus wohlwollenden Absichten für die Eisenbahn-Gesellschaften entstanden ist. Es herrschte nämlich, als das

Digitized by Google

Gesetz berathen ward, in der Hauptstadt noch vielfach eine große Besorgniß vor der Gefährlichkeit des neuen Transportmittels; man wollte daher das Publikum so außerordentlich dagegen schützen, daß es die Benutzung der Eisenbahnen nicht scheuen möge.

Hierzu kam noch, daß die Rechtsmaterie, von deren Anwendung es sich hier handelt, zu den bestrittenen gehört. Man wollte sie in Beziehung auf Eisenbahn-Gesellschaften genau feststellen; dies geschah unter den Eindrücken und Ansichten, die damals herrschten *), — und die Feststellung erfolgte in der, den Gesellschaften nachtheiligsten Weise.

Ohne die Rechtsmaterie einer Prüfung zu unterwerfen, (welche über den Zweck dieser Schrift wie über meine Kenntnisse hinausreicht,) gibt § 25 zu nachfolgenden Bemerkungen Veranlassung.

Es muß billiger Weise die Gesellschaft nicht für die vorausgesetzte gefährliche Natur der Unternehmung verantwortlich gemacht werden. Denn das Gefährliche, seinem Wesen nach etwas Bekanntes, Erkennbares und Fortdauerndes, ist selbst nie der Zufall; dieser ist dagegen etwas Unbekanntes, Seltenes, nicht Erkennbares. Es ist daher recht und billig, daß wer sich mit einer gefährlichen Unternehmung einläßt, auch die Gefahr mitträgt; gleichwie wer zur See geht, auch Gefahr leidet, zu scheitern und zu ertrinken, ohne deshalb den Schiffen zum Schadenersatz zu verpflichten. Der § 25 stellt zum großen Nachtheil der Gesellschaft entgegengesetzte Grundsätze fest.

Der Ersatz für Beschädigungen, die Personen erleiden, wird den Post-Anstalten und Lohnfuhrleuten nur selten ge-

*) S. die Einleitung zu dieser Schrift.

Digitized by Google

setzlich obliegen, der Eisenbahn-Gesellschaft aber fast allezeit nach den Vorschriften des § 25.

Dies geht so weit, daß hiernach die Gesellschaft für Beschmutzen und Verderben der Bekleidung der Passagiere in Anspruch genommen werden, und nur selten eine genügende Einrede machen kann.

Die Bestimmung, daß die Gesellschaft auch den Schaden ersetzen soll, welchen andere Personen und Sachen, als die auf der Bahn beförderten, bei dem Eisenbahn-Betriebe erleiden, ist in solcher Ausdehnung, wie § 25 festgesetzt, noch bei keinem andern Verhältniß gewagt worden. Es kann darnach die Gesellschaft, wenn neben der Bahn auf einer Straße, durch Scheuwerden von Pferden und Umwerfen eines Wagens, Personen verunglücken und Güter verderben, zum Schadenersatz für beide verurtheilt werden.

Es wären noch viele Beispiele anzuführen, wie nachtheilig einer Gesellschaft dieser § werden kann; doch mögen zur Begründung der Ueberzeugung davon die obigen Bemerkungen genügen.

Die Erfahrung berechtigt freilich zu der Hoffnung, daß die Richter, wie immer so auch in diesem Falle, ein Gesetz in der Anwendung zu mildern suchen werden, welches unter Verletzung der allgemeinen Rechtsregeln gegen die natürliche Gerechtigkeit zum Nachtheil von Unternehmungen verstößt, deren Bestehen und Gedeihen den größten Nutzen für den Staat hat. Indessen sind doch die Bestimmungen des § 25 so außerordentlich bedenklich für die Interessen und sogar die Existenz der Eisenbahn-Unternehmungen, daß eine Modifikation als dringendes Bedürfniß erscheint, und nicht gewartet werden darf, bis verderbliche Thatsachen die schlimmen Folgerungen grell hervorheben.

Das Mindeste, was geschehen müßte, wäre, daß dieser § ganz wegfiele und die Eisenbahn-Gesellschaft hinsichtlich

Digitized by Google

des Schadenersatzes bei Unglücksfällen und bei Beschädigungen von Gütern nach dem gemeinen Rechte, wie alle Transport-Unternehmer, zu beurtheilen wäre.

Es möchte aber wohl in Ueberlegung zu nehmen seyn, ob nicht für Eisenbahn-Unternehmungen, gerade wegen ihrer Natur und allgemeinen Nützlichkeit, einige vom gemeinen Rechte abweichende, günstigere Bestimmungen zu erlassen sein dürften.

Zu §§ 26—35, 37, 41, 45 des Gesetzes.

Schwierige Verhältnisse sollen durch diese Paragraphen geregelt werden, indem sie versuchen, auf der einen Seite die Gesellschaft zu verhindern, das ihr ertheilte Privilegium durch die Forderung übermäßig hoher Transportpreise zu mißbrauchen, oder die Verlängerung der konzessionirten Eisenbahn zu erschweren; auf der andern Seite, die Aktionäre darüber zu beruhigen, daß ihre Interessen durch die, gegen den Mißbrauch gerichteten Bestimmungen nicht verletzt werden.

Obgleich das Gesetz bei Lösung dieser schwierigen Aufgabe auf billigern Grundsätzen beruhet, als die vor seiner Erlassung geltenden es waren, so beharre ich doch bei der Meinung, daß die Aufgabe einfacher und zweckmäßiger zu lösen ist, als durch die Bestimmungen des Gesetzes. In dieser Hinsicht verweise ich zuvörderst auf meine früher geäußerten Ansichten *), welche durch die nachfolgenden Bemerkungen theils weiter ausgeführt, theils berichtigt werden.

---

*) S. insbesondere die Kapitel 14, 15, 17, 18 der Schrift: „die Eisenbahnen und deren Aktionäre."

Digitized by Google

Die Festsetzung des Transport-Tarifs.

Das Gesetz überläßt der Gesellschaft während der drei ersten Jahre des Betriebes die Transportpreise nach eigenem Ermessen festzusetzen, und stellt den Grundsatz auf, daß alsdann die Festsetzung durch das Gouvernement in der Art erfolgen solle, daß die Gesellschaft mindestens sechs Prozent und höchstens zehn Prozent reine Revenüen beziehen soll.

Gegen diesen Grundsatz sind folgende Einwendungen anzuführen:

1. Die Schwierigkeit der Ausführung. Trotz der besondern Sorgfalt, mit welcher augenfällig dieser Theil des Gesetzes ausgearbeitet ist, wird sich doch bei der weiter unten folgenden Beleuchtung der einzelnen §§ manches Bedenken ergeben.

   Die Gewißheit, daß der Zweck, niedrigere Transportpreise zu erlangen, nicht nur verfehlt, sondern ihm sogar entgegen gewirkt wird. In dieser Hinsicht geht die Theorie mit der Erfahrung Hand in Hand. Die erstere sagt, daß naturgemäß alles Streben, durch Vervollkommnung des Betriebes eine Vermehrung der Revenüen zu erlangen, wegfällt, wenn diese Vermehrung den Unternehmern nicht zu Gute kommt; daß diese sogar alle Ersparungen und Verbesserungen im Betriebe sorgfältig vermeiden werden, wenn dadurch statt einer Vermehrung leicht eine Verminderung der Revenüen eintreten kann; daß insbesondere die Gesellschaften sich hüten werden, durch Herabsetzung des Transportpreises den Betrieb zu vermehren und auf diese Weise die Revenüen zu vergrößern; daß überhaupt in allen Gewerben, deren Gewinn durch Erweiterung und Vervollkommnung des Betriebes erhöht

werden kann, die Festsetzung eines Maximums des Gewinns eine Ermunterung zur Indolenz ist; endlich daß man vollends sich hüten solle, diese Untugend in einem Gewerbe zu befördern, bei welchem seiner Natur nach der Sporn der Konkurrenz in der Regel nicht vorhanden ist. Die Erfahrung bestätigt diese Ansichten. Die Gesellschaft der Eisenbahn von Liverpool nach Manchester erreicht seit mehren Jahren das ihr gestattete Maximum des Gewinns, überschreitet es aber nicht, ungeachtet sie mehr zu gewinnen im Stande wäre.

3. Die in Preußen aufgekommene Ansicht, ein Maximum des Gewinns von zehn Prozent festzusetzen, ist offenbar dem Anfangs in England herrschenden gleichen Grundsatze entnommen. Es war natürlich, daß, bei der Neuheit der Sache, der vorliegenden Erfahrung gefolgt wurde. Jetzt aber fällt dieß Motiv weg, nachdem die Englische Gesetzgebung jenem Grundsatz nicht treu geblieben ist.*)

*) Schon in der Konzession der Great-Western-Bahn wurde die Klausel der Gewinnbeschränkung nicht aufgenommen.

Uebrigens sind die Grundsätze des Englischen Gouvernements in Beziehung auf die Anlage von Kunststraßen, Kanälen und Eisenbahnen so abweichend von dem Verfahren auf dem Kontinente, daß Englands Beispiel nicht immer maßgebend für uns sein kann. Dort wird jene Anlage fast ganz der Privat-Industrie nnd den Grafschaften (Kommunen) überlassen. Bei uns herrscht der Grundsatz, daß der Staat Besitzer der Haupt-Kommunikationsmittel sein soll. Selbst bei Eisenbahnen wird dieser Grundsatz, und zwar aus guten Gründen, nicht aufgegeben. Auf ihm beruhen die Bestimmungen über die Amortisation und das dem Staate vorbehaltene Recht der käuflichen Erwerbung der Eisenbahnen.

Bei so wesentlicher Verschiedenheit der Ansichten würde selbst

4. Da das Eisenbahn-Gesetz in den §§ 38, 39 den Grundsatz der Amortisation des Kapitals der Eisenbahn-Anlagen aufgenommen hat, fällt vollends jedes Motiv zur Beibehaltung der Festsetzung eines Maximums des Gewinns fort.

Diese Einwendungen dürften dem Systeme nicht gemacht werden, nach welchem, mit Ausnahme weniger Artikel, die Gesellschaft den Transportpreis nach eigenem Ermessen festzusetzen und dann verdienen kann, so viel ihr nur möglich ist, dagegen aber einen beträchtlichen Theil des, den Zinsfuß übersteigenden Gewinns zur Amortisation des Anlage-Kapitals verwenden muß. Die Verbindung dieser beiden Bedingungen bewirkt, daß die Gesellschaft das größte Interesse hat, stets den Betrieb des Transports zu erweitern und zu verbessern, und daß sie, den eigenen Gewinn bezweckend, für den Nutzen des Staates arbeitet.

Konkurrenz im Transport-Betriebe auf ein und der nämlichen Bahn.

Das Gesetz hat eine solche Konkurrenz als allgemeine Regel festgesetzt, damit der Grundsatz aufrecht erhalten werde, daß der Transport-Betrieb kein unbedingtes Monopol sein soll. Wenn die Natur des Betriebes gestattet, diesen Grundsatz nicht zu opfern, so läßt sich gegen die aufgestellte Regel allerdings nichts einwenden. Indessen dürfte unverkennbar sein, daß bei Anwendung der Dampf-

---

dann, wenn in England der Grundsatz einer Feststellung des Maximums des Gewinns noch in Anwendung kommen möchte, hieraus kein Motiv zur Nachahmung des nämlichen Verfahrens herzuleiten sein.

Digitized by Google

kraft zum Betriebe, die Zweckmäßigkeit der Zulassung einer Konkurrenz nur Ausnahme, die Unzulässigkeit einer Konkurrenz dagegen die Regel sein wird.

Das Gesetz scheint die Sache auch von dieser Seite betrachtet zu haben, indem es die Konkurrenz von einer besonderen Konzession des Handels-Ministers abhängig macht. Auf diese Weise erscheint die im Gesetze aufgestellte Regel weniger bedenklich, zumal wenn der Grundsatz der Feststellung eines Maximums des Gewinns, wie mit Recht erwartet werden darf, wegfällt. Es sind dann nur noch einige Modifikationen erforderlich, die weiter unten bei den einschlägigen §§ angedeutet werden.

Zum § 26 des Gesetzes.

Da Eisenbahnen von einiger Länge gewöhnlich nach und nach streckenweise eröffnet werden, scheint hier die nähere Bestimmung nothwendig zu sein, daß die eingeräumte Frist von drei Jahren von dem Zeitpunkte angerechnet wird, an welchem der Betrieb auf der ganzen Bahnlänge eröffnet wurde. Beim Mangel dieser Bestimmung wäre die Vereitelung der guten Absicht des Gesetzgebers möglich.

Zu §§ 27, 28 des Gesetzes.

Hinsichtlich der Festsetzung des Bahngeldes sind die weiter unten folgenden Bemerkungen zum § 29 nachzusehen.

In Englischen Eisenbahn-Konzessionen ist, wenn die Konkurrenz im Transport-Betriebe überhaupt gestattet wird, der Gesellschaft das Recht eingeräumt, die Transportmittel des Konkurrenten vor ihrem Gebrauche zu untersuchen, und nur die zuzulassen, welche sich im guten Stande befinden, und so konstruirt sind, daß sie die Bahn

Digitized by Google

nicht mehr als nöthig verderben. Zur Sicherheit für das Publikum, so wie im Interesse der Eisenbahn-Gesellschaft dürfte nothwendig sein, daß der letztern ein Aufsichtsrecht über die Transportmittel des Konkurrenten eingeräumt werde.

Auch möchte der Zusatz einer angemessenen Bestimmung für den Fall nicht fehlen dürfen, daß die Gesellschaft nicht selbst den Transport betriebe und ihn vielmehr gänzlich einem andern Unternehmer überlassen hätte.

Endlich wäre festzusetzen, daß dem Konkurrenten allezeit nur eine Konzession bis zu einer gewissen Dauer, höchstens für sechs Jahr, und außerdem nur zu Fahrten für bestimmte Tageszeiten bewilligt werden soll.

Diese Bestimmungen werden dadurch begründet, daß ohne Zweifel der Transport-Betrieb durch nur Eine Gesellschaft sicherer und zweckmäßiger für das Publikum ist, als die Konkurrenz, insofern nicht dadurch anderweite wesentliche Vortheile bewirkt werden; daß mithin im Interesse des Publikums wie der Eisenbahn-Unternehmer jede nicht nöthige Konkurrenz zu vermeiden, auch ihr Aufhören zu befördern ist, wenn sie durch verbesserte Transport-Einrichtungen der Eisenbahn-Gesellschaft den frühern Nutzen für das Publikum verloren hat.

Zu §§ 29, 30 des Gesetzes.

Wenn eine Eisenbahn-Gesellschaft einen mehr oder weniger beträchtlichen Theil des Anlage-Kapitals durch Anleihen zu einem niedrigern Zinsfuße beschafft, als die durchschnittliche reine Revenüe in Prozenten vom Anlage-Kapitale beträgt, so hat sie verständig für ihr Interesse gesorgt, ohne dem Publikum den geringsten Nachtheil aufzubürden. Beispiel: Eine Eisenbahn hat 3 Mill. Thaler

Digitized by Google

gekoſtet; das Aktien-Kapital beſteht aus der nämlichen Summe, die in 3000 Aktien, jede zu 1000 Thalern vertheilt iſt, der Reinertrag iſt durchſchnittlich 10 Prozent für die Aktionäre geweſen, belief ſich alſo auf 300,000 Thaler; die Geſellſchaft hat die Ueberzeugung, den Reinertrag um 60,000 Thaler vermehren zu können, wenn ſie noch Eine Million Thaler für die Koſten eines zweiten Geleiſes anlegt, ſie kann dieſe Summe zu 4 Prozent, mithin für 40,000 Thaler jährlich leihen, und ſie würde alſo den Reinertrag um 20,000 Thaler, alſo um $^2/_3$ Prozent erhöhen können; um dieß Reſultat zu erreichen, müſſen jedoch die Transportpreiſe herabgeſetzt werden, indem nur alsdann eine, die vorbemerkte Vermehrung des Reinertrags bedingende Zunahme der Frequenz erwartet werden darf.

Nach dem Schluſſe des § 29 würde aber die Geſellſchaft gewiß nicht eine dem Publikum ſo nützliche Anlage machen; denn wenn ſie es vermittelſt der Vermehrung des Aktien-Kapitals thäte, ſo würde ſie ſtatt eines Reinertrages von 300,000 Thalern auf 3000 Aktien zu 1000 Thalern, oder von 10 Prozent, einen Reinertrag von 360,000 auf 4000 Aktien oder von 9 Prozent haben. Bewirkte ſie aber die Anlage vermittelſt eines Anleihens zu 4 Prozent, ſo würde der Tarif heruntergeſetzt werden, weil der Reinertrag das Maximum von 10 Prozent überſteigen würde.

Die angeführte Stelle des § 29 iſt daher im ſcharfen Widerſpruche mit der Abſicht des Geſetzgebers.

Die Beſtimmungen des § 30 dürften häufig, ohne genaue Prüfung oder Erläuterung, nicht verſtanden werden; ſelbſt nicht ganz im Reinen darüber, gebe ich nachſtehend an, wie ich ſie begreife:

a, Angenommen daß in den abgelaufenen $2^3/_4$ Jahren ein durchſchnittlicher Reinertrag von 100,000 Thalern ſich ergeben habe, und daß das Anlage-Kapital in der

Bahn $^{9}/_{10}$, das in dem Transport-Unternehmen $^{1}/_{10}$ betrage, so werden 90,000 Thaler als der Reinertrag der Bahn betrachtet.

b, Ergeben diese 90,000 Thaler nicht 6 Prozent Revenüe, so wird der Reinertrag bis zu diesem Verhältniß höher angenommen; ergeben sich aber über 10 Prozent Revenüe, so wird der Reinertrag bis zu diesem Verhältniß herabgesetzt.

c, Die nach b ermittelte Summe des Reinertrages wird zu den Kosten addirt, die im § 29 sub 1, 2, 3 bezeichnet sind.

(ad a, b, c siehe § 30, Art. 1.)

d, Nun muß durch Multiplikation der Meilen-Zahl, welche die Güter transportirt worden sind, mit der Zentner-Zahl der Güter berechnet werden, wie viel Zentner Güter Eine Meile Weges transportirt worden sind.

e, Auf gleiche Weise wird berechnet, wie viel Personen Eine Meile Weges transportirt worden sind.

f, (Die Berechnungen d und e sind nur dann nothwendig, wenn die Güter oder die Personen nicht alle die ganze Bahnstrecke hindurch transportirt werden.)

g, Angenommen, daß die jährliche Brütto-Einnahme für Güter-Transport 100,000 Thaler und die für Personen-Transport 300,000 Thaler betrüge, so wird die nach d gefundene Zentner-Zahl mit 4 multiplizirt, und

h, die nach e gefundene Personen-Zahl wird alsdann um den dritten Theil höher angenommen.

i, (Findet das, unter f vorausgesetzte Verhältniß Statt, so wird in Beziehung auf dasselbe eben so verfahren, wie unter g und h angegeben ist.)

(ad d, e, f, g, h, i siehe § 30 Art. 2.)

Digitized by Google

k, Die nach g gefundene Zentner-Zahl dividirt in den nach c gefundenen Geld-Betrag ergibt das Bahngeld für Einen Zentner auf Eine Meile Weges.

l, Die nach h gefundene Personen-Zahl dividirt in den nach c gefundenen Geld-Betrag ergibt das Bahngeld für Eine Person auf Eine Meile Weges.

m, Haben verschiedene Sätze des Personen-Geldes Statt gefunden, so wird das nach l gefundene Bahngeld auf den niedrigsten Satz als normirendes Bahngeld reduzirt in dem Verhältnisse, in welchem die Summe des empfangenen Personen-Geldes zu dem Betrage steht, der für die wohlfeilste Wagenklasse empfangen wurde, indem hierbei vorgängig die in jeder Wagen-Klasse transportirten Personen nach dem unter e angegebenen Grundsatze auf gleiche Einheiten für Eine Meile berechnet, und auf diese Weise die richtigen Verhältnißzahlen gefunden worden sind.

n, Für den Güter-Transport soll aber doch, wenn auch die Transport-Preise für verschiedene Waaren verschieden sind, das nach k gefundene Bahngeld, als Durchschnittssatz angenommen werden.
(ad k, l, m, n siehe § 30, Art. 3.)

o, Nichtsdestoweniger kann unter Berücksichtigung der bisherigen Verschiedenheit in den Transport-Preisen für Güter auch eine solche Verschiedenheit bei der schließlichen Feststellung des Bahngeldes arbitrirt werden.

p, Es scheint, da hier von einer „schließlichen Feststellung des Bahngeldes für Personen" auch die Rede ist, daß ungeachtet des unter m angegebenen Verfahrens, das Bahngeld für die verschiedenen Wagen-Klassen, schließlich auch verschieden angesetzt werden kann. Daß aber hierbei „die Verschiedenheit der bisherigen

Sätze für den Güter-Transport" ein zu berücksichtigendes Verhältniß sein soll, begreife ich nicht.
(ad o und p siehe § 30, Art. 4.)

Die vorstehende Auseinandersetzung führt mich zu dem Geständniß, daß ich die im Gesetze zur Normirung des Bahngeldes aufgestellten Regeln nicht völlig begreife. Mag dieß immerhin zum Theil meine Schuld sein, so dürfte gleichwohl nicht in Abrede gestellt werden, daß in der That die Bestimmungen des § 30 etwas komplizirt und undeutlich sind, daß insbesondere der Artikel 3 dieses § mehrfacher Deutung unterliegt und mit dem Artikel 2 in einigem Widerspruch zu sein scheint; auch daß hinwiederum der Artikel 4 von anderen Ansichten ausgehen dürfte, als Artikel 3.

Den Redaktoren des Gesetzes dürfen diese Bemerkungen nicht als Tadel gelten. Der Fehler liegt eigentlich in dem Grundsatze, den das Gesetz in Anwendung bringen will. Es sollen nämlich Verhältnisse billig und genau festgestellt werden, die in diesem Geschäfte durch den Zusammenhang mit anderen Verhältnissen, so komplizirt sind, daß die genaue billige Berechnung der erstern Verhältnisse eine Aufgabe ist, welche das Gesetz nicht zu lösen vermag.

Jedem Kaufmann wird dieß klar sein. Wenn Staatsbeamte, deren Scharfsinn und gediegene Kenntnisse Jedermann anerkennt, es nicht einsahen und beharrlich den Grundsatz der Feststellung des Bahngeldes in der von dem Gesetze angenommenen Weise vertheidigten und durchsetzten, so beweißt dieß nur, daß die klügsten, kenntnißreichsten und einsichtsvollsten Beamten mitunter, trotz ihrer vorzüglichen Eigenschaften, zur Beurtheilung kaufmännischer Geschäfts-Verhältnisse nicht geeignet sind.

Der Grundsatz der Gewinn-Beschränkung ist also nicht allein deßhalb verwerflich, weil er unbillig und ungerecht

Digitized by Google

iſt, die Kapitaliſten, (beſonders die ausländiſchen) abſchreckt, und eine unwiderſtehliche Aufforderung für die Geſellſchaft wird, nicht durch Vervollkommnung der Transportmittel oder Herabſetzung des Tarifs eine Zunahme der Frequenz und Revenüe zu erſtreben, ſondern auch weil er eine billige Feſtſetzung der Transport-Preiſe ſchwierig, wenn nicht unmöglich macht.

Da aber die Zuläſſigkeit der Konkurrenz im Transport-Betriebe vom Geſetzgeber nicht aufgegeben werden dürfte, ſo ſind für dieſen Fall die erforderlichen Beſtimmungen zu treffen, nach meinem Dafürhalten am einfachſten und beſten in folgender Weiſe:

1. Bei Ertheilung der Konzeſſion wird das Bahngeld feſtgeſetzt, welches während ihrer Dauer die Geſellſchaft im vorgeſehenen Falle von Gütern und von Perſonen zu erheben berechtigt iſt.
2. Dieſes Bahngeld kann für die Güter nach ihrer Gattung, für die Perſonen nach den verſchiedenen Wagen-Klaſſen verſchieden feſtgeſtellt werden.
3. Für die bereits konzeſſionirten Geſellſchaften wird das Bahngeld nachträglich regulirt.

Daß die Feſtſetzung des Bahngeldes für die ganze Dauer der Konzeſſion gilt, und nicht herabgeſetzt wird, wenn die Geſellſchaft auch ſukzeſſive das Anlage-Kapital amortiſirt, ſcheint mir aus zweierlei Rückſichten billig und zweckmäßig; erſtlich weil der Geſellſchaft, indem ſie auf eine für den Staat nützliche Weiſe das Anlage-Kapital tilgt, nicht für Konkurreuten den Vortheil einer Erniedrigung des Bahngeldes herbeizuführen beabſichtigt, vielmehr ſich ſelbſt in den Fall ſetzen will, niedrigere Transport-Preiſe bewilligen zu können und die Konkurrenz dadurch zu entfernen; ſodann weil eine Herabſetzung ähnliche Schwierigkeiten und Nachtheile mit ſich führt, wie überhaupt die

Digitized by Google

Festsetzung eines Maximums des Gewinns und eines darauf basirten Tarifs.

Die vorstehenden Grundsätze über Festsetzung des Bahngeldes werden um so mehr genügen, als allgemein zugegeben wird, daß Konkurrenz im Transport-Betriebe, gegen den Willen einer Eisenbahn-Gesellschaft entweder gar nicht, oder doch nur in einzelnen Ausnahme-Fällen vorkommen dürfte; entweder nicht aus sicherheitspolizeilichen Gründen, oder deshalb nicht, weil alsdann ein zweiter Unternehmer schwerlich mit der Gesellschaft konkurriren kann.

Es bleibt übrigens der Staats-Regierung selbstredend vorbehalten, die Ertheilung der Konzession an die Bedingung zu knüpfen, die Transport-Preise nicht über gewisse Sätze hinauszustellen. Auf diese Weise kann der Ueberheuerung zweckmäßig vorgebeugt und im Interesse der Landeskultur für gewisse Produkte ein niedriger Transportpreis sicher erzielt werden.

Zum § 31 des Gesetzes.

Dieser § würde, wenn die zu §§ 29, 30 vorgeschlagenen Modifikationen angenommen werden, wegfallen.

Dagegen könnte ohne Anstand bestimmt werden, daß eine Erhöhung des Transport-Tarifs erst 6 Wochen nach vorheriger Bekanntmachung ausgeführt werden darf.

Zu §§ 32, 33 des Gesetzes.

Die hier vorgesehene Trennung von Bahngeld und Fuhrlohn fällt von selbst weg, wenn der Grundsatz der Feststellung des Maximums des Gewinns aufgegeben wird.

Wenn noch darüber, daß dieser Grundsatz unpraktisch und unzweckmäßig ist, irgend ein Zweifel obwalten möch-

Digitized by Google

te, so muß er bei den Bestimmungen dieser §§ schwinden, die den erwähnten Grundsatz in Beziehung auf das eigentliche Fuhrlohn auszuführen bezwecken. Wie mag es thunlich sein, in einem so komplizirten Gewerbe, wie der Transport-Betrieb auf Eisenbahnen ist, den Reinertrag auf gewisse Prozente durch Normirung des Transport-Preises genau voraus zu berechnen; in einem Gewerbe, das gewiß mancher Vervollkommnung fähig ist! Auch scheint diese Schwierigkeit gefühlt worden zu sein, denn im § 33 wird nachgegeben, daß das Fuhrlohn mehr als 10 Prozent eintragen dürfe, wenn mit Hinzuziehung des Bahngeldes nicht 10 Prozent der in dem gesammten Unternehmen angelegten Kapitale rein verdient werden. Es scheint aber das umgekehrte Verhältniß, wenn nämlich das Fuhrlohn weniger und das Bahngeld mehr als 10 Prozent einträgt, nicht in gleicher Art durch ausdrückliche Bestimmungen vorgesehen zu sein, daß alsdann eine Herabsetzung des Bahngeldes nicht eintreten solle.

Wenn etwa der erste Satz des § 33 den Zweck haben sollte, wegen des Bahngeldes die vorerwähnte Bestimmung auszudrücken, so scheint dies im Widerspruch mit den Vorschriften der §§ 29 — 31 zu stehen. Es ist indessen auch nicht wahrscheinlich, daß der erste Satz des § 33 in diesem Sinne gedeutet werden solle, indem vielmehr der zweite Satz des nämlichen § eine entgegengesetzte Deutung des ersten Satzes wahrscheinlich macht.

Noch ein anderer Zweifel hinsichtlich der Deutung des Gesetzes entsteht durch § 33. Hier wird die Bestimmung über das Maximum des zulässigen Gewinns auf „das in dem Unternehmen angelegte Kapital," und auf „die in dem gesammten Unternehmen angelegten Kapitale" bezogen. Der Schluß des § 29 widerspricht diesen Bestimmungen, indem dort vorgeschrieben wird, daß neue Bahn-An-

Digitized by Google

lagen nicht zum Anlage-Kapital gerechnet werden sollen, wenn sie nicht vermittelst Erweiterung des Grund-Kapitals bewirkt werden. (S. die Bemerkungen zum § 29.)

Auch die hier hervorgehobenen Widersprüche sind den Redaktoren des Gesetzes nicht zuzurechnen, sondern rühren davon her, daß das Gesetz durchaus, aller Schwierigkeiten ungeachtet, den Grundsatz der scharfen Trennung von Bahngeld und Fuhrlohn, und zugleich der Feststellung eines Maximums des Gewinns ausführen soll.

Es sei mir erlaubt, hier unumwunden nach meinen Geschäfts-Erfahrungen zu erklären, was geschehen wird, wenn die Staats-Regierung nicht den erwähnten Grundsatz aus dem Gesetze entfernt. So lange eine Gesellschaft noch fern von der Erreichung des Maximums ist, schadet der erwähnte Grundsatz ihr nicht; es ist aber im Allgemeinen doch nachtheilig, daß er überhaupt im Gesetze sich befindet. Sobald indessen der Gewinn dem Maximum nahe kommt, wird die Direktion der Gesellschaft überflüssige und unnöthige Ausgaben machen, um die Ueberschreitung des Maximums zu verhindern; sie wird Mittel suchen und finden, wenn dessenungeachtet der wirkliche Gewinn beim Bilanz-Schlusse etwas über 10 Prozent betrüge, ihn bis auf das zulässige Maximum in der Bilanz zu ermäßigen und im folgenden Jahre durch neue unnöthige Ausgaben so weit zu absorbiren, daß er zum fernern Verbergen in der Bilanz nicht zu groß werde. Wenn eine Gesellschaft in eine solche glückliche Lage gerathen ist, so wird man auf ihrer Eisenbahn immer schönere und prächtigere Wagen, die zierlichste Bearbeitung der Böschungen, neue Schwellen oder Schienen, wo die alten noch hinreichten, schön gekleidete und überflüssig bezahlte Angestellte, mit einem Worte, viel Luxus sehen; die Transport-Preise aber werden nicht herabgesetzt werden.

Digitized by Google

Die Staats-Regierung glaubt vielleicht, ein solches Verfahren hindern zu können; sie irrt. Wenn sie nicht selbst verwaltet, ist keine Kontrolle möglich, durch welche sie die Gesellschaft hindern könnte ohne Herabsetzung der Transport-Preise den Gewinn zu beschränken; denn dies ist auf gar mancherlei Weise ausführbar, und in jedem Falle viel leichter, als ihn zu erhöhen.

Um noch unumwundener mich zu erklären, setze ich hinzu, daß, nach meiner Meinung, die Direktion einer Gesellschaft pflichtmäßig nicht anders verfahren darf; denn es ist ihre Pflicht, den Aktionären den möglich größten Nutzen dauernd zu verschaffen, und sie darf also nicht den Fall selbst herbeiführen, den Gewinn durch Herabsetzung des Transport-Preises zu schmälern. Selbst wenn die Direktion überzeugt wäre, daß eine solche Herabsetzung durch Vermehrung der Frequenz ausgeglichen würde, darf sie dennoch die Herabsetzung nicht herbeiführen; denn je größer die Frequenz, desto stärker wird der Ausfall in der Einnahme bei außergewöhnlichen, die Frequenz vermindernden Verhältnissen sein. Die Direktion darf also nicht die Möglichkeit der Minderung des Gewinns durch irgend eine Maßregel herbeiführen, wenn durch diese nicht die Vermehrung des Gewinns wahrscheinlich wird. Da das Gesetz diese letztere Wahrscheinlichkeit nicht nur hinwegnimmt, sondern sogar in Unmöglichkeit verwandelt, so darf eine verständige und gewissenhafte Direktion niemals den Fall der Ueberschreitung des Gewinn-Maximums eintreten lassen.

Vielleicht wird eingewendet: man wolle zwar die Richtigkeit der vorstehenden Bemerkungen zugeben, es sei aber dann wohl daraus zu folgern, daß die Direktion der Gesellschaft, wenn der Grundsatz des Gewinn-Maximums nicht bestände, eben so wenig durch Herabsetzung der

Transport-Preise eine größere Frequenz befördern möchte. Diese Einwendung muß als unbegründet betrachtet werden, denn der Fall ist sehr verschieden. Besteht der erwähnte Grundsatz nicht, so wird manchmal die größte Wahrscheinlichkeit vorhanden sein, durch Herabsetzung der Transport-Preise den Gewinn zu vergrößern; alsdann wird eine verständige Direktion die Möglichkeit des Nachtheils um so weniger scheuen, als es in ihrer Macht bleibt, die Maßregel nach einem nicht langen Versuch wieder aufzugeben.

Zu m § 34 des Gesetzes.

Die Bestimmungen dieses § sind in wissenschaftlicher Beziehung nützlich; nur wäre zu wünschen, daß das Handels-Ministerium vor Ertheilung der hier vorgesehenen Anweisung die desfallsigen Vorschläge der Eisenbahn-Gesellschaften höre und nach Möglichkeit berücksichtige.

Zu §§ 37, 41, 45 des Gesetzes.

Die §§ 37, 41 tragen noch zur Verstärkung der Ansicht bei, daß es außerordentlich schwierig ist, zum Voraus für eine Konkurrenz, wie das Gesetz sie im Auge hält, alle erforderlichen Bestimmungen zu treffen; denn hinsichtlich der dem Konkurrenten aufzuerlegenden Lasten hat dem billigen Ermessen der Staatsbehörden die Entscheidung überlassen werden müssen.

Die im § 45 der Gesellschaft auferlegte Verpflichtung, den Anschluß anderer Eisenbahn-Unternehmungen zulassen zu müssen, ist unerläßlich, ungeachtet das eigene Interesse in der Regel eher zur Beförderung als zur Behinderung eines solchen Anschlusses antreiben wird. Indessen kann ich

Digitized by Google

mich nicht ganz mit den Bedingungen einverstanden erklären, die das Gesetz hierüber feststellt.

Daß die Gesellschaft sich alle Behufs des Anschlusses erforderlichen Bauten auf Kosten der sich anschließenden Gesellschaft gefallen lassen soll, ist bedenklich, weil das Prinzip der vollen Entschädigung nicht, wie sonst bei Expropriation, ausgesprochen wird. Das angeführte Beispiel solcher Bauten, „die Anlage eines zweiten Geleises," vermehrt noch die Bedenklichkeit der Bestimmung; denn auf diese Weise könnte eine Gesellschaft auf Kosten einer andern, welche ein theures Planum hergestellt hat, durch Legung der Schienen auf das Letztere, eine wohlfeile Eisenbahn erlangen, von welcher diese andere (die ursprüngliche) Gesellschaft gar keinen Nutzen zöge.

Zwar wird dem Handels-Ministerium die Festsetzung der Verhältnisse zwischen der Gesellschaft und dem sich anschließenden Unternehmer überlassen, und dies kann für jetzt Jedermann beruhigen. Es gibt aber keine Garantie, daß Preußen stets ohne Ausnahme einen Handels-Minister haben werde, zu dessen unparteiischer Gerechtigkeit man volles Vertrauen hegen kann; außerdem kommt es hierauf nicht allein an, sondern darauf, daß dieses Vertrauen im In- und Auslande allgemein und zugleich so stark sei, daß es selbst dann bestehe, wenn der Staat selbst der Unternehmer sein wollte, welcher sich an die, einer Gesellschaft gehörenden Eisenbahn anschließt.

Ein Vertrauen dieser Art ist bei Europas Kapitalisten und Börsenmännern nicht vorauszusetzen. Deshalb sind für die wesentlichen Interessen, über die der § 45 verfügt, der Gesellschaft gesetzliche Garantieen zu gewähren. Diese dürften am zweckmäßigsten darin bestehen, daß der Grundsatz der vollständigen Entschädigung ausgesprochen, und die Festsetzung der Verhältnisse zwischen der Gesellschaft und

Digitized by Google

den sich anschließenden Unternehmern einem Urtheile von Sachverständigen überlassen würde.

Zu §§ 36 — 39 des Gesetzes.

Mancher Eisenbahn-Aktionär hat bei Lesung dieser §§ schwer geseufzt; und doch sind die darin enthaltenen Bestimmungen eher ein Gegenstand des Hoffens als des Bedauerns, denn sie zeigen, — verglichen gegen die frühern Grundsätze über das Verhältniß der Postverwaltung zu den Eisenbahn-Gesellschaften, — einen wesentlichen Fortschritt.

Manche Ansicht, die den Eisenbahnen entgegen war, ist durch die Zeit berichtigt. Insbesondere hat sich die Besorgniß vermindert, daß sie den Postbetrieb stark beeinträchtigen würden; man geht allmählig zu der Ueberzeugung über, daß sie zwar wesentliche Modifikationen in Beziehung auf Postbeförderung von Personen und Paketen herbeiführen, dagegen aber den Hauptnutzen der Postanstalt, die Briefbeförderung heben und diese noch einträglicher als bisher machen werden. Es darf daher zuversichtlich erwartet werden, daß die Postverwaltung nicht mehr hindernd der Festsetzung gerechter und sachgemäßer Grundsätze über ihr Verhältniß zu den Eisenbahn-Gesellschaften entgegen trete. Diese Festsetzung ist hinsichtlich der Sicherheit und Rentbarkeit der Kapital-Anlage in Eisenbahn-Aktien von der höchsten Wichtigkeit, und verdient also eine um so genauere Prüfung.

In Preußen ist glücklicher Weise die Postverwaltung nicht ein privilegirtes Gewerbe, sondern ein Zweig der Staatsverwaltung. Es ist also nicht ein Privilegirter da, welcher sagen könnte: mein Gewinn wird geschmälert, und es muß mir dafür ein Ersatz gewährt werden; oder:

Digitized by Google

ich habe bisher so oder so viel Pacht dem Staate gegeben, — damit ich eben so viel geben könne, müssen die Eisenbahn-Gesellschaften durch Leistungen und Geldzahlungen mich entschädigen.

Daraus folgt, daß es nicht darauf ankommt, ob in Folge der Eisenbahnen gerade die Postverwaltung eine größere oder kleinere Summe zu den Staats-Revenüen abliefert, sondern einzig und allein darauf, daß:

1. die Post-Einrichtungen des Staates durch die Eisenbahnen an Nützlichkeit, Regelmäßigkeit und Schnelligkeit nicht verlieren, mit einem Worte, daß ihr Hauptzweck nicht beeinträchtigt werde;
2. daß nicht allein die Wichtigkeit einer guten Post-Einrichtung, sondern auch der außerordentliche Nutzen gehörig gewürdigt werde, den die Eisenbahnen für Landes-Kultur, Entwicklung und Vermehrung der Industrie und überhaupt der National-Kräfte, insbesondere für deren Konzentration und für die Verschmelzung der provinziellen Interessen und politischen Ansichten, (also für die Ausbildung der Nationalität,) nothwendig herbeiführen;
3. daß also die Frage, ob die Eisenbahnen eine Verminderung der Staats-Revenüen möglicher Weise verursachen können, nur insofern in Betracht kommen darf, als eine *beträchtliche* Verminderung derselben als *höchst wahrscheinlich auch für den Fall erwiesen werden kann, daß die Postverwaltung ihre Einrichtungen*, wie es von ihrer Einsicht erwartet werden darf, *zweckmäßig nach den neuen durch die Eisenbahnen eintretenden Verhältnissen modifizirt.*

Hiernach möchte nicht in Abrede zu stellen sein, daß das Eisenbahn-Gesetz auf einer irrigen Ansicht beruhet. Es hat

Digitized by Google

auf der einen Seite die bestehenden Postverwaltungs-Normen zu wichtig betrachtet, auf der andern Seite den Werth der Eisenbahnen für Staatswohl zu tief gestellt; so nur konnten Bestimmungen aufgenommen werden, welche im Widerspruche mit der Gerechtigkeit und Weisheit stehen, die den Maßnahmen der Preußischen Staats-Regierung in der Regel zum Grunde liegen.

Ist es denkbar, daß ein Gouvernement die Einführung der Flachs-Spinnmaschinen nur unter der Bedingung gestatte, daß die Unternehmer für alle bisherigen Handspinner nicht nur so viel Flachs, als sie bisher verspannen, sondern noch ein beliebiges Quantum mehr umsonst spinnen müssen? oder denkbar, daß die Dampfmaschinen nur unter der Bedingung gestattet worden wären, daß die Besitzer den Personen, die Pferde-Göpel benutzt haben, nicht nur die bisher benutzte Kraft, sondern nach ihrem Gutbefinden auch noch eine weit größere ohne Entschädigung zur Verfügung stellen müssen? Und wenn nun vollends die Besitzer der Flachs-Spinnmaschinen und der Dampfmaschinen noch obendrein eine Geldentschädigung an die Personen bezahlen sollten, die Alles, was ihnen bisher Ausgaben verursachte, — und sogar noch mehr, — unentgeltlich in Anspruch nehmen können, wäre dies nicht ein Verstoß gegen die einfachsten und anerkanntesten Regeln der Staatswirthschaft, ein Verbot der Einführung neuer nützlichen Erfindungen und ein Merkmal, daß das Gouvernement sie als schädlich betrachtet? — Gleichwohl sind die Verhältnisse der Eisenbahn-Unternehmungen zur Postverwaltung nach ähnlichen Grundsätzen im Gesetze festgestellt, *) wie die folgende Darstellung der Lasten zeigen soll.

*) Auf die etwaige Einwendung, die obigen Gleichnisse paßten nicht, erwiedere ich, daß bekanntlich ein jedes hinkt, weshalb auch nicht eine Gleichheit, sondern nur eine Aehnlichkeit der Grundsätze im vorliegenden Fall angenommen wird.

Digitized by Google

1. Die Gesellschaft kann gezwungen werden, die Zeit der Fahrten nachtheilig festzusetzen, schneller zu fahren, als ihr Vortheil es erheischt, auch auf ihre Kosten besondere theure Wagen zu stellen, in welchen die Postverwaltung (wie in England) ein während der Nacht gut erleuchtetes Büreau unterhält. (§ 36, Art. 1.) Dies alles ist mit „der Natur des Betriebes und den Bedürfnissen der Postverwaltung" sehr vereinbar. Wollte die Gesellschaft einwenden, die Natur des Betriebes sei Gewinn, so könnte man mit Grund antworten: dies sei der Zweck der Unternehmung, nicht aber die Natur des Betriebes; daß das Gesetz nicht anders ausgelegt werden könne, gehe sattsam aus so manchen Bestimmungen desselben hervor, wo der Vortheil für die Unternehmer als unwesentlicher, gar nicht zu berücksichtigender Punkt angesehen werde.
2. Nicht nur Briefe, Gelder und alle, dem Postzwange unterworfene Güter, sondern überhaupt alle Güter, welche die Post transportiren läßt, werden unentgeldlich befördert. (§ 36. Art. 2, 3.) Die Bestimmung des § 36, Art. 3 kann nicht anders ausgelegt werden. Die Postverwaltung wird also in den Stand gesetzt, jeglichen Güter-Transport wohlfeiler als die Eisenbahn-Gesellschaft zu besorgen; ob diese noch überhaupt Güter-Transport haben wird, hängt mithin von dem guten Willen oder der Billigkeit der Postverwaltung einzig und allein ab.
3. Auch Personen sind unentgeldlich zu befördern, so viel die Postverwaltung der Gesellschaft zu dem Ende zuweist. (§ 36, Art. 5.) Man wendet vielleicht ein, die Ertheilung der Post-Freipässe erfolge nach gewissen Normen, und es könne daher die einschlägige Bestimmung nur auf wenige Personen angewendet werden. Indessen sind jene Normen ihrer Natur nach nicht

Digitized by Google

genau bestimmt, auch nicht gesetzlich festgestellt, und sie überlassen dem Ermessen der Post-Behörden einen weiten Spielraum; sodann ist es menschlich und erfahrungsmäßig, daß man am geneigtesten zur Mildthätigkeit ist, wenn diese bis in's Unendliche auf Kosten von Unternehmungen geschehen kann, um deren Gedeihen man sich nicht zu bekümmern hat.

4. Fällt unglücklicher Weise ein Tunnel oder eine Brücke ein, so muß die Gesellschaft, trotz der größten Kosten, fortfahren in den oben angeführten enormen unentgeldlichen Leistungen. (§ 36, Art. 6.) Wendet man ein, daß diese Last nur dann auferlegt sei, wenn das Unglück aus Schuld der Gesellschaft entsteht, so ist auch dies eine unverhältnißmäßige Belastung. Ueberdem sind ähnliche Unglücksfälle in der Regel eine Folge mangelhafter Bauart oder Unterhaltung der baulichen Anlagen. Entstände ein Rechtsstreit über die Schuld der Gesellschaft, so dürfte die Postverwaltung vielleicht gar im § 25 des Gesetzes eine Unterstützung ihrer Ansprüche finden. Die Gesellschaft befindet sich also bei besondern Unglücksfällen in der Regel auch in der größten Abhängigkeit von der Billigkeit der Postverwaltung.

5. Nachdem nun diese von der Gesellschaft die ungemessensten Leistungen unentgeldlich verlangen kann, wird dennoch die Möglichkeit angenommen, daß sie einen Ausfall an Revenüen erleide, welchen die Gesellschaft zu bezahlen verpflichtet wird, ohne Rücksicht darauf, ob in den Gesammt-Staatseinnahmen eine Verminderung erfolgt sei oder nicht. (§§ 38, 39.) Es ist zwar manchmal tröstend über diese Bestimmung bemerkt worden: die Postverwaltung müsse den in ihrer Einnahme entstandenen Verlust erweisen, und also, wenn er

Digitized by Google

bestritten würde, den gerichtlichen Weg einschlagen, was jene Verwaltung wegen der Unannehmlichkeit nicht thun werde, Privat-Personen gegenüber eine genaue Rechnung ablegen zu müssen. Dies zugegeben, gilt dieser Grundsatz doch nur einige Jahre, und fällt später weg. *)

---

*) Es kommt zwar, da hier dargestellt wird, was nach dem Gesetze Rechtens ist, nicht darauf an, in welchem Maße die Billigkeit die unbilligsten und ungerechtesten Grundsätze mildert. Dennoch mag dies nach einem vorliegenden Beispiele gezeigt werden.

Die Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft hat täglich mit mehren Fahrten die Brief-Felleisen, und außerdem vier Postwagen umsonst zu transportiren. Diese Leistung ist nach den gewöhnlichen Transport-Preisen auf etwa 4000 Thlr. jährlich zu veranschlagen. Im Mai 1840 verlangte die Postverwaltung noch die tägliche Beförderung von 4 bis 6 Postwagen, also eine Leistung von etwa 5500 Thlrn. jährlichen Werthes, gab aber auf Vorstellung der Gesellschaft diese Forderung auf, jedoch unter dem ausdrücklichen Vorbehalte „der gesetzlichen Entschädigungs-Ansprüche und der, nach § 36 des Gesetzes vom 3. November 1838, der Gesellschaft obliegenden Verpflichtung zur Herstellung der Behufs Beförderung der Güterwagen erforderlichen Transportmittel."

Für das Jahr vom 1. November 18$^{39}/_{40}$ stellte die Postverwaltung am 16. Juni 1840 eine Entschädigungs-Rechnung von 11323 Thlrn. auf, die sie billig nannte und von vorn herein, „um der Eisenbahn-Gesellschaft die äußerste Rücksicht zu gewähren," auf die runde Summe von 8000 Thlrn. ermäßigte. Die Gesellschaft hat die Grundsätze, auf welchen die Rechnung beruht, nicht anerkannt, und deren Bezahlung verweigert. Die Sache ist bis jetzt in dieser Lage verblieben, wird auch schwerlich jetzt von der Postverwaltung weiter getrieben werden; denn

Digitized by Google

Die Analyse der Bestimmungen des Gesetzes genügt, wie ich glaube, um zu zeigen, daß sie vom Standpunkte der Gerechtigkeit, der Billigkeit, der staatswirthschaftlichen Grundsätze und des Staatswohls nicht haltbar sind. Zu ihrer Rechtfertigung gehört der Muth, öffentlich beweisen zu wollen: daß die Eisenbahnen kein großartiges Transportmittel sind; daß die schnellsten und wohlfeilsten Transportmittel keinen staatswirthschaftlichen Werth haben; daß diese insbesondere für die Vermehrung der Staatskräfte und Staats-Einkünfte nichts nützen; daß sie kein Mittel sind, Preußens Nationalität zu heben; daß sie zum Transporte der Truppen, der Lebensmittel und des Kriegsmaterials unbrauchbar sind; daß wenn auch das Gegentheil von allen diesen Sätzen Statt findet, dennoch die höchsten Rücksichten des Staatswohls untergeordnet werden müssen der Ansicht, daß es nichts Größeres und Höheres gebe, als die Einnahme gerade von einem einzelnen Zweige der Staatsverwaltung, nämlich von der Post, um nichts zu vermindern, diesen Verwaltungszweig gegen wesentliche Modifikation seiner Grundsätze zu schützen, und zu dem Ende das Gedeihen der Eisenbahn-Gesellschaften in gänz-

---

diese ist zu einer so erfreulichen Vorliebe zu Eisenbahnen übergegangen, daß sie bekanntlich den gigantischen Plan verfolgt, aus den über die etatsmäßigen Post-Revenüen hinaus sich ergebenden Ueberschüssen eine Eisenbahn durch das Gebirgsland von Halle a/d Saale über Cassel nach Cöln zu bauen.

Von dem Aktien-Kapital der Berlin-Potsdamer Gesellschaft betragen deren wirkliche Leistungen an die Postverwaltung ½ Prozent, die geforderten Leistungen beinahe 1½ Prozent, zusammen 2 Prozent, also auf den Werth der Aktien 10 bis 50 Prozent.

Digitized by Google

liche Abhängigkeit von der Billigkeit gerade dieser Verwaltung zu setzen.

Diese Ansicht, obgleich scheinbar in dem Gesetze liegend, ist dennoch nicht maßgebend gewesen; denn sie ist nicht haltbar gegenüber der Höhe der Einsicht der obern Staatsbehörden und insbesondere der Postverwaltung. Ein ehrenwerther Grund hat den Irrthum des Gesetzes herbeigeführt; es war die achtungswerthe Zähigkeit, mit welcher die Behörden das unveränderte Bestehen positiv nützlicher Einrichtungen gegen erhebliche Neuerungen vertheidigen, so lange der größere Nutzen der letztern nicht durch Erfahrung außer allem Zweifel gestellt ist.

Jetzt aber hat die Erfahrung unzweideutig und vernehmlich über den staatswirthschaftlichen Werth der Eisenbahnen entschieden. Das besonnenste, vorsichtigste Gouvernement kann jetzt, ohne sich dem Vorwurf der Verwegenheit oder Unbedachtsamkeit auszusetzen, der großen Neuerung den Eintritt in das Staatsleben erleichtern; es ist dies sogar eine Pflicht, geboten durch die höchsten Rücksichten der innern und äußern Staats-Politik, und zwar nirgends mehr, als gerade in Preußen.

Kein Zweifel also, daß die Staatsregierung, auf dem höhern Standpunkte stehend, das Gesetz in Beziehung auf die Post-Verhältnisse gründlich verbessern werde. Die folgenden Bemerkungen haben den Zweck, meine Ansicht über die erforderlichen Verbesserungen anzudeuten.

Der Artikel 1 des § 36 ist zur Erhaltung einer guten Postverwaltung nothwendig. Dann aber ist die so angemessene und gerechte Bestimmung aufzunehmen, daß die Postverwaltung für die Leistungen der Eisenbahn-Gesellschaft eine billige Entschädigung zu gewähren hat.

Arbeit, Mühe, Kosten in einem Gewerbe aufzuwenden, und gezwungen zu sein, Andere ohne Zahlung an dem

Digitized by Google

Produkte Theil nehmen zu lassen, ist bitter, ist eine Art Frohnde, die unwillig geleistet wird, weil sie gegen das, dem gesitteten Menschen innewohnende Gerechtigkeits-Gefühl verstößt. Mag immerhin in Beziehung auf unentgeldliche Leistungen an die Postverwaltung gesagt werden, daß sie auf einem Vertrags-Verhältniß beruhen, in welches Niemand sich einzulassen braucht; — das Unmoralische und Unwürdige eines Vertrags, welcher in einem Geschäfte die Interessen der einen Parthei gänzlich dem guten Willen der andern überliefert, bleiben dennoch bestehen, und die Staatsregierung soll keine Verträge dieser Art befördern, selbst dann nicht, wenn sie für sich selbst stipulirt. Bei den Eisenbahnen steht freilich das Motiv der Klugheit noch höher als das der Moral. Das erstere gebietet, die Anlage von Eisenbahnen, insbesondere auch der nicht einträglichsten zu befördern, und zu dem Ende die Kapitalisten nicht von der Betheiligung abzuschrecken. Dazu gehört: Gewährung eines sichern Rechtsbestandes und der Wahrscheinlichkeit, wenigstens 5 Prozent Revenüe zu beziehen. — Es verschwinde also gänzlich aus dem Gesetze der Grundsatz der ungemessenen und unentgeltlichen Leistungen an die Postverwaltung.

Wenn über die, von der letztern zu leistende Entschädigung eine gütliche Einigung nicht zu Stande kommt, so mögen unpartheiische Sachverständige urtheilen.

Damit die Postverwaltung nicht etwa durch einen nachlässigen oder unsichern Transport-Betrieb der Gesellschaft leide, und diese um so geneigter zur gütlichen Einigung sich zeige, könnte jener Verwaltung die Befugniß eingeräumt werden, gegen Entrichtung des allgemein festgesetzten Bahngeldes die Bahn mit Postzügen zu befahren; zugleich wären angemessene Bestimmungen zur Erhaltung der Sicherheit bei dieser Konkurrenz zu erlassen.

Von den aus dem Gesetze zu entfernenden lästigen Be-

Digitized by Google

stimmungen nehme ich selbst die im § 36, Art. 5, wegen der Post-Freipässe nicht aus. Diese Verfügung kann um so mehr wegfallen, als ohnehin Jemand in der dritten Wagenklasse auf Eisenbahnen eben so wohlfeil reiset, als mit Freipaß auf gewöhnlichem Postwagen; denn mit dem letztern reisend, braucht er weit mehr Verzehrgeld, als auf der Eisenbahn-Reise.

Was wird die Folge der Ausführung der vorgeschlagenen Veränderungen der Bestimmungen wegen der Post-Verhältnisse sein? Für die Gesellschaften ein Freiathmen, eine gesichertere Stellung, also ein erhöhtes Vertrauen der Kapitalisten, und eine stärkere Neigung zur Geld-Anlage in Eisenbahn-Unternehmungen; für die Postverwaltung eine angenehme Stellung zu den Eisenbahn-Gesellschaften, und die Gewißheit, von ihnen ohne Verletzung des Zartgefühls, alle für den guten Postbetrieb erforderlichen Leistungen zu erlangen.

Es kann wahrlich Seitens der Postverwaltung kein anderer Einwand gegen die vorgeschlagenen Veränderungen gemacht werden, als daß dadurch ein Ausfall an den Post-Revenüen möglich wäre; aber auch nur möglich, denn die bisherigen Erfahrungen in andern Ländern stellen einen solchen Ausfall nicht als wahrscheinlich dar.

Wenn man erwägt: daß in der Regel die Postverwaltung auf den Eisenbahnen weniger für die Beförderung der Briefe und kleinen Pakete zu zahlen haben wird, als auf den gewöhnlichen Straßen; daß die Beförderung häufiger erfolgen kann; daß sie weit schneller sein wird; daß mithin unbezweifelt die Correspondenz zunimmt; daß notorisch die Postverwaltung jetzt am Transport der Personen und der schweren Pakete oder Ballen wenig oder nichts, dagegen an Briefen und kleinen Paketen so viel mehr gewinnt; — so sollte man in der That glauben, daß durch

BAYERISCHE STAATS-BIBLIOTHEK MÜNCHEN

Digitized by Google

die Eisenbahnen eher eine Vermehrung als eine Verminderung der Post-Revenüen entstehen müsse.

Würde hiergegen eingewendet, daß die Postverwaltung den Nachtheil haben werde, neben den Eisenbahn-Linien noch die Post-Anstalten mit Schaden zu erhalten, und außerdem noch kurze Verbindungs-Postkurse hie und da zur Eisenbahn einzurichten, so ist hierauf zu bemerken: erstlich, daß es vorzüglich nur von den Ansichten der Postverwaltung abhängen wird, wie viel oder wie wenig die alten bestehenden Einrichtungen in Folge der Eisenbahn modifizirt werden sollen, also wie groß oder wie klein der, durch das Beibehalten bestehender Einrichtungen, etwa sich ergebende Nachtheil sein soll; zweitens, daß häufig die neuen Nebenkurse auch eine Vermehrung der Einnahmen herbeiführen werden. Ueberhaupt scheint wenig gewerblicher Erfindungsgeist erforderlich zu sein, um aus den großen Vortheilen, welche die Eisenbahnen dem Postbetriebe darbieten, die damit etwa verbundenen Nachtheile auszugleichen. Um deshalb wird gerade die so geschickte und einsichtsvolle Preußische Postverwaltung eine Schwierigkeit, vor welcher nicht einmal ein Privat-Unternehmer, wenn er mit den Privilegien des Postregals ausgerüstet wäre, zurückschrecken würde, am leichtesten zu lösen wissen. *)

*) Die normalen Netto-Revenüen der Postverwaltung betrugen früher 1200000 Thlr.i, seit mehren Jahren 1400000 Thlr. In diesem Betrage sind enthalten:

a. die Abgaben der Lohnfuhrleute an die Postverwaltung, ungefähr . . . . . 70000 Thlr.

b. die Chausseegelder, von deren Entrichtung die Post befreit ist, und die veranschlagt werden können zu etwa . . . . . 430000 „

Summa . . 500000 Thlr.

Dieser Betrag ist von den Netto-Revenüen der Postverwal-

Aber einmal angenommen, die Postverwaltung hätte wirklich einen Ausfall an ihren Netto-Revenüen, so kommt es hierauf in Preußen ja gar nicht an, weil, — wie es schon oben bemerkt wurde, — der Staat es nicht mit einem Privilegirten, sondern mit einem Theile seiner eigenen Verwaltung zu thun hat; es fragt sich also nur, ob in Folge der Eisenbahnen kein Ausfall an der Gesammt-Staatseinnahme, und zwar ein solcher eintrete, der seiner Erheblichkeit wegen das allgemeine Finanz-System zu verrücken drohe. In dieser Beziehung kann kein Staatsmann in Ungewißheit sein, denn die Erfahrung hat ohne irgend eine Ausnahme überall bekundet, daß wohlfeilere und schnellere Transportmittel den Verkehr beleben, die Produktion wie die Konsumtion befördern, den Werth der Produkte und des Bodens erhöhen, und, — als Folge dieser vereinten Verhältnisse, — in jedem Staate, in welchem verschiedenartige direkte und indirekte Steuern bestehen, eine Zunahme der Staats-Einkünfte unausbleiblich bewirken.

Den vorstehenden Erfahrungs-Satz wird man nicht bestreiten; aber mit ehrenwerther und sorgsamer Aengstlichkeit für die ungeschmälerte Beibehaltung des Normal-Betrages der Staats-Revenüen könnte eingewendet werden: es sei dennoch möglich, daß wenigstens Anfangs ein denkbarer Ausfall an den Post-Revenüen nicht durch andere Staatseinnahmen ausgeglichen werde. Allein die denkbare

---

tung abzuziehen, so daß diese sich auf 900000 Thaler belaufen. Dies ist für eine so große und privilegirte Vorwaltung allerdings wenig; indessen ist auch zu berücksichtigen, daß sie die Briefe, Pakete und Gelder der Staatsbehörden ohne Vergütung befördert, und manchem gemeinnützigen Institute die Portofreiheit gewährt.

Digitized by Google

Möglichkeit eines Ausfalls an den Einnahmen, gegenüber anerkannten festen Erfahrungs-Sätzen, bedeutet so wenig, daß der Staatsmann bei irgend einer nützlichen Einrichtung wenig Rücksicht darauf nimmt. Ist aber von einer, für die höchsten Staats-Interessen so wichtigen Angelegenheit, wie die Eisenbahnen es sind, die Rede, so wird in Preußen, das sich seiner Weisheit zu rühmen gewohnt ist, jene denkbare Möglichkeit gewiß völlig in den Hintergrund treten.

Wenn nun noch eine angemessene Abgabe vom Reinertrage der Eisenbahnen zu entrichten ist, so dürfte vollends jedes Bedenken gegen die, in Bezug auf die Post-Verhältnisse vorgeschlagenen Veränderungen des Gesetzes wegfallen.

Zu §§ 38, 39 des Gesetzes.

Wenn auch zuversichtlich vorausgesetzt werden darf, daß die hier angekündigte Abgabe nicht eine drückende Steuer sein soll, so läßt sich gleichwohl nicht läugnen, daß durch den Vorbehalt einer unbegränzten Abgabe vom Reinertrage die Staatsregierung auch hier den Aktionären keine grundsätzliche Sicherheit gewährt, sondern ein unbegränztes Vertrauen auf Billigkeit in Anspruch genommen hat. Es darf nicht verschwiegen werden, daß gerade, weil dies im Gesetze so häufig vorkommt, die Aktien Preußischer Eisenbahnen im Auslande nicht beliebt sind; man unterzeichnet oder kauft sie in der Regel nur als Spekulation zum schnellen Wiederverkaufe, selten dagegen mit der Absicht einer dauernden Kapital-Anlage.

Es ist also Zeit, daß die vorbehaltene Abgabe festgesetzt werde. Je mehr Sicherheit der Staat den Interessen der Aktionäre gewährt, um desto mehr wird auch das Ausland

Digitized by Google

seine Kapitale zur Erbauung Preußischer Eisenbahnen anlegen; gewiß erfreulich, ehrenvoll und vortheilhaft für Preußen.

Die Eisenbahn-Kommission hatte vorgeschlagen, die Abgabe vom Reinertrage festzusetzen, wie folgt:

1/100	von dem Reinertrage	bis zu	4	Prozent.				
1/20	„ „	„	über	4	bis einschließlich	5	Proz.	
1/10	„ „	„	„	5	„	„	6	„
2/10	„ „	„	„	6	„	„	7	„
3/10	„ „	„	„	7	„	„	8	„
4/10	„ „	„	„	8	„	„	9	„
5/10	„ „	„	„	9	Prozent*).			

Bei der Diskussion des Gesetzes im Staats-Ministerium und Staatsrathe war man, dem Vernehmen nach, der Meinung, die Abgabe etwas höher auf die Reinerträge bis zu 5 Prozent festzusetzen, für den beträchtlichern Reinertrag dagegen die Steuersätze nicht zu erhöhen. Spätere Diskussionen und Berathungen der Behörden haben den im Gesetze befindlichen unbedingten Vorbehalt des Steuersatzes herbeigeführt.

Ich kann mich nicht mit den Vorschlägen der Eisenbahn-Komission, und noch weniger mit der im Staats-Ministerium und Staatsrathe beantragten Erhöhung der Abgabe von einem niedrigen Reinertrage einverstanden erklären. Weiter unten komme ich hierauf zurück.

Nach meinen Bemerkungen über Abgaben und Leistungen an die Postverwaltung versteht sich von selbst, daß

*) S. die Schrift: Preußens wichtigste Eisenbahn-Frage von David Hansemann, Leipzig 1837. — Die Steigerung des Steuersatzes sollte nicht auf den ganzen Reinertrag, sondern immer nur auf denjenigen Theil in Anwendung kommen, für welchen sie oben ausgedrückt ist.

Digitized by Google

ich die im Gesetze angegebene, vorzugsweise Verwendung des Abgabe-Ertrags zur Entschädigung an jene Verwaltung nicht billige, (und also in dieser Beziehung meine frühere Ansicht modifizire.)

Auch die Bestimmungen über die Verwendung des Abgabe-Ertrags zur Amortisation dürften vor der Kritik nicht bestehen. Es ist nämlich vorbehalten, künftig darüber beliebig das Nähere festzusetzen; aber für das Interesse der Aktionäre ist dieß ein so wesentlicher Punkt, daß sie darüber nicht in Ungewißheit gelassen werden dürfen.

Es haben zwar manche Aktionäre nach der Fassung des § 39 geglaubt, daß die von einer Eisenbahn-Gesellschaft eingehenden Amortisations-Gelder zum Aufkauf von Aktien dieser Gesellschaft verwendet werden sollen. Dem Vernehmen nach ist dieß aber nicht der Fall; vielmehr wurde bei den Berathungen des Gesetzes vorläufig festgesetzt, daß die Abgabe von sämmtlichen Eisenbahn-Unternehmungen des Staates in einen gemeinschaftlichen Fonds zusammenfließen solle, aus welchem dann der Handels-Minister nach seinem Ermessen die Aktien irgend einer inländischen Gesellschaft zur Amortisation aufkaufen werde, ohne Rücksicht darauf zu nehmen, welchen Betrag diese Gesellschaft zum gemeinschaftlichen Fonds der Amortisations-Abgabe geliefert habe. Hieraus folgt:

a, daß häufig der Handels-Minister, dem Staats-Interesse gemäß, vorzugsweise die Eisenbahn-Aktien aufkaufen wird, deren Kurs am niedrigsten ist.

b, Daß mithin die, durch Frequenz oder gute Verwaltung einträglichsten Eisenbahnen beitragen werden, die Amortisation derer zu bewirken, wo entgegengesetzte Verhältnisse Statt finden;

c, daß also die Höhe des Aktien-Kurses, (oder der Vortheil der Aktionäre,) nach dem Ermessen des Handels-

Ministers für eine Gesellschaft mehr, als für die Andere, und zwar unverhältnißmäßig gesteigert werden wird;

d, daß aber auch der provinziell-patriotische Sinn der Eisenbahn-Verwalter geschwächt wird, die durch Erwirkung der möglich stärksten Reinerträge das Resultat herbeizuführen glauben, ihrer Provinz den großen Vortheil einer Eisenbahn zu verschaffen, auf welcher nur die eigentlichen Transportpreise, nicht die Zinsen des Anlage-Kapitals aufzubringen sind.*)

Baut der Staat die Eisenbahnen, so deckt er durch die erheblichen Erträge einer Bahn den Verlust einer andern; die ganze Monarchie ist dann die allein maßgebende Rücksicht. Wenn aber der Staat die Eisenbahnen durch Privat Industrie auszuführen beabsichtigt, so muß er auch einige

*) Die hier vorgetragenen Ansichten weichen zum Theil von denen ab, die in der Schrift, „Preußens wichtigste Eisenbahn-Frage" enthalten sind. Zur Erklärung dieses Wechsels der Meinung diene Folgendes:

Im Sommer 1837 hatten die Eisenbahnen noch so viel Verkennung und Mißtrauen zu bekämpfen, daß es vorzüglich darauf ankam, vorerst das Haupthemniß, die das Vorschreiten des Baues hindernden Ansprüche und Einwirkungen der Postverwaltung, einigermaßen zu beseitigen. Es wäre unzweckmäßig gewesen, zugleich die Freunde und die Feinde der Eisenbahnen zu bekämpfen. Die Erstern konnten übrigens damals die besten Grundsätze nicht durchsetzen, mußten vielmehr, diesen widersprechende, Belastungen der Eisenbahnen zugeben; um so weniger durfte ich in jener Schrift darauf hinwirken, die beantragte Abgabe wesentlich zu erhöhen, oder die Lage der Eisenbahn-Freunde ungünstiger zu machen.

Uebrigens hat die Frage durch das Eisenbahn-Gesetz und das

Digitized by Google

bei diesem System unvermeidliche Mängel sich gefallen lassen. Dahin gehört, daß die beabsichtigte Verwendung der Amortisations-Abgabe nicht ausgeführt werden kann, ohne die Rücksichten der Billigkeit gegen die Aktionäre zu verletzen, und sich dem, mehr oder weniger gegründeten Vorwurf auszusetzen, eine Provinz auf Kosten der andern zu begünstigen. Ueberhaupt dürfte Willkühr, wo es sich um Feststellung wesentlicher Privat-Interessen handelt, allezeit staatsklug zu vermeiden sein, wenn sie nicht durch überwiegende Rücksichten geboten wird; dergleichen sind aber in diesem Falle nicht vorhanden.

Es ist ein Fehler des Eisenbahn-Gesetzes, daß es eine mäßige angemessene Revenüe von Unternehmungen höchst unsicher macht, zu welchen die Kapitalisten heranzuziehen, der Staat ein starkes Interesse hat. Wie die in andern Vorschriften des Gesetzes begründeten großen und kleinen, gemessenen und ungemessenen Lasten, greift auch die vorbehaltene Abgabe vom Reinertrage, so wie sie projektirt ist, den Theil desselben an, welcher dem Kapitalisten gesichert bleiben muß, wenn dieser sich bei Eisenbahn-Unternehmungen ruhig betheiligen soll. Fünf Prozent Reinertrag müssen ihm vom Staat nicht geschmälert werden; die Wahrscheinlichkeit zu deren Erlangung ist so stark wie möglich zu machen, denn zu vier Prozent kann das Geld hypo-

---

allmählige Aufgeben von vorgefaßten, den Eisenbahnen ungünstigen Ansichten solche Fortschritte gemacht, daß sie jetzt nach diesen Veränderungen anders aufgefaßt werden muß.

Endlich habe ich nicht die Anmaßung zu glauben, daß meine Meinungen nicht unrichtig sein könnten; vielmehr lerne ich gern durch Erfahrung und durch die Ansichten Anderer, und modifizire hiernach die meinigen.

Digitized by Google

thekarisch oder in solidem Staatspapier untergebracht werden, und die Gewährung einer starken Wahrscheinlichkeit, etwas mehr zu gewinnen, muß die Kompensation sein für die Gefahr, weniger als hypothekarische Zinsen zu bekommen. Die Hoffnung auf großen Gewinn reizt zum Schwindel, die Wahrscheinlichkeit eines mäßigen, dauernden Gewinnes zu Geld-Anlagen der soliden, vorsichtigen Kapitalisten.

Sind vorstehende Sätze richtig, (schwerlich wird Jemand sie bestreiten,) so nehme doch der Staat im wesentlichen meinen frühern Vorschlag einer starken Betheiligung am Gewinn der Gesellschaft an, *) dahin gehend,

a, daß die ersten fünf Prozent Reinertrag weder durch Lasten noch Abgaben geschmälert werden;

b, daß der Staat, Behufs Amortisation des Anlage-Kapitals, am Gewinn (dem Reinertrage über fünf Prozent) stark betheiligt werde;

c, daß die Art und Weise, in welcher der Aufkauf der zu amortisirenden Aktien bestimmt wird, zur Hebung ihres Kursus beitrage.

Gegen dieß Betheiligungs- und Amortisations-System ist mir keine Einwendung bekannt geworden. Nur eine der Ausführungs-Maßregeln, die Auslooſung und den bestimmten Kurs der zurückzuzahlenden und zu amortisirenden Aktien habe ich tadeln hören; man warf dieser Maßregel vor, daß den Eisenbahn-Aktien solchergestalt zu sehr der Charakter einer Lotterie gegeben würde, indem die zuletzt zur Verlooſung kommenden, oder die übrigbleibenden Aktien einen gegen die früher verlooſten unverhältnißmäßig großen Gewinn zu beziehen haben würden.

*) S. das 14. Kapitel der Schrift: Die Eisenbahnen und deren Aktionäre.

Digitized by Google

Ungeachtet die Beispiele von Staats-Anleihen, die den Charakter einer Lotterie tragen, nicht selten sind, läßt sich dennoch nicht verkennen, daß allerdings der Staat Recht hat, die Neigung zum Spiele nicht durch lotterieartige Aktien zu befördern, die bei der nämlichen Unternehmung höchst verschiedene Gewinn-Resultate ergeben. Deßhalb ersetze ich den Vorschlag durch einen andern, der das Wesen des Systems nicht ändert. Es werde, wenn mit einem Agio von 25 Prozent die Aktien nicht mehr aufzukaufen sind, die zur Amortisation kommende Summe jedesmal an allen Aktien der Gesellschaft gleichmäßig abgeschrieben und sodann öffentlich bekannt gemacht, welche Summe im Ganzen von jeder Aktie amortisirt ist.

Die etwaige Einwendung, daß nach diesem Vorschlage die Aktien einen niedrigeren Werth als den auf ihnen ausgedrückten hätten, indem die ursprünglich bezahlte Summe nach und nach zurückgezahlt wäre, dürfte nicht releviren. Denn es zirkulirt eine Menge öffentlicher Papiere, die einen kleineren Werth als den darauf bezeichneten haben; es ist daher bereits Jedermann daran gewöhnt, Staatspapiere, Aktien und andere öffentliche Papiere nicht nach dem Nominal-Werthe allein, sondern vielmehr nach der Revenüe, dem Kurse u. s. w. zu beurtheilen.

Es kann auch jedesmal bei Ertheilung der Konzession festgesetzt werden, wie viel Aktien durch Auslosung und wie viel durch sukzessive Abschreibung der zu tilgenden Summe amortisirt werden sollen. Um den oben erwähnten Vorwurf zu vermeiden, ist nur darauf zu sehen, daß gegen Ende der Amortisation die Zahl der noch übrigen Aktien nicht unverhältnißmäßig klein werde.

Das Abschreiben der Amortisations-Summe von den Aktien amortisirt schneller, als deren Auslosung zum Kurs von 25 Prozent Agio, ist also dem Staate vortheil-

Digitized by Google

hafter, als letzteres. Den Aktionären möchte dagegen, nach beendigter Amortisation noch die Konzession auf einige Jahre unentgeldlich zu belassen sein.

Damit die Amortisation rasch vor sich gehe, möge man bestimmen, daß die fünf Prozent Reinertrag, welche vorab den Aktionären verbleiben und nicht versteuert werden sollen, auf das vorhandene Aktien-Kapital, also nicht auf das amortisirte zu berechnen sind.

Die Amortisation richtet sich nicht nur auf die Aktien, sondern auch auf die Schulden der Gesellschaft, denn auch diese gehören zum Anlage-Kapital. Muß kontraktlich eine gewisse Summe jährlich zur Amortisation der Schulden verwendet werden, so werde diese Amortisation aus dem Ertrage der Abgabe bestritten, soweit dieser dazu hinreicht. Dieser Grundsatz trägt zur Sicherung einer angemessenen Rente von den Aktien bei, und könnte bestritten werden, wenn das Gesetz ihn nicht feststellte.

Der im Gesetze im § 42 aufgestellte Grundsatz, daß im Falle des Kaufs dem Staate die Bahn mit allem Zubehör, das Mobilar wie das Immobilar, übertragen wird, dürfte der Einfachheit wegen auch für den Fall anzuordnen sein, wenn die Bahn in Folge der Amortisation an den Staat übergeht.

Das in Vorschlag gebrachte Prinzip einer starken Amortisation beseitigt so vollständig mehre erhebliche Schwierigkeiten in der Eisenbahn-Gesetzgebung, ist so einfach in der Ausführung, vereinigt in so hohem Grade die divergirenden Interessen des Staates und der Aktionäre, daß es die ernsteste Berücksichtigung verdient. Nach der reiflichsten Ueberlegung und Erwägung aller Verhältnisse, und mit der redlichsten Absicht, zur Wahrung der großen Interessen des Staates bei den Eisenbahn-Unternehmungen beizutragen, war mir nicht möglich, ein Mittel aufzufinden,

Digitized by Google

welches sicherer und besser als dieses, den Staats-Zweck zu erreichen im Stande wäre.

Die im § 38 ausgesprochene Befreiung der Gesellschaft von der Entrichtung der Gewerbesteuer muß so angemessen befunden als dankbar erkannt werden.

Zum § 41 des Gesetzes.

Aus dem bisher Vorgetragenen folgt, daß die Abgabe für den Konkurrenten nach den nämlichen Grundsätzen zu normiren ist, wie für die Haupt-Gesellschaft, und daß der Ertrag der Abgabe zur Amortisation des Anlage-Kapitals der Eisenbahn zu verwenden ist, auf welcher der Konkurrent den Transport betreibt.

Zum § 42 des Gesetzes.

Die hier aufgestellten Grundsätze sind meistens zweckmäßig, gerecht und praktisch, und geben nur zu ein paar Bemerkungen Veranlassung.

Obgleich ich damit einverstanden bin, daß der Staat bereits nach dreißig Jahr, (die aber von Eröffnung der ganzen Bahnstrecke angerechnet werden müssen,) das Recht zum Kauf der Bahn habe, so muß doch eine Verschiedenheit in den Bedingungen Statt finden, je nachdem früher oder später von diesem Rechte Gebrauch gemacht wird; und zwar so, daß der zu vergütende Kaufpreis hiernach bis zum fünf und dreißigfachen Betrag der normirenden Durchschnitts-Dividende steigt, und nur dann bis zum fünf und zwanzigfachen Betrage herabsteigt, wenn die Ausübung des Kaufrechts nach 50 Jahren erfolgt.

Diese Bestimmung ist vorzüglich zu Gunsten der Eisenbahnen nothwendig, welche nur einen kleinen Reinertrag liefern. Hart wäre es, wenn eine Gesellschaft, die nur 2 bis 3 Prozent Dividende jahrelang bezogen und dann

in Folge irgend eines günstigen Umstandes größern Gewinn erlangt, oder zu erwarten hat, nun ihre Aktien zu niedrigem Kurse dem Staate überlassen müßte. Aber auch den gut rentirenden Unternehmungen ist der Genuß einer beträchtlichen Dividende, so wie die Aussicht auf eine noch bessere länger als 30 Jahr zu belassen, es sei denn, daß der Staat die Unternehmung zu einem höhern Werthe bezahle, als den nach der normirenden Durchschnitts-Dividende, multiplizirt mit 25, berechneten.

Es ist um so billiger, die vorstehenden Ansichten bei Modifikation des Gesetzes zu berücksichtigen, als ohnehin die Vorschrift des § 42 Art. 2 indirekt für die meisten Fälle eine Verlängerung der dreißigjährigen Frist ausspricht, diese Vorschrift aber wegfällt, wenn, — wie kaum zu bezweifeln ist, — der so irrige und nachtheilige Grundsatz einer Feststellung des Maximums des Gewinns aufgegeben wird.

Noch ein Grund muß zu den übrigen angeführt werden. Die meisten Gesellschaften bestreiten einen Theil der Anlage-Kosten durch Anleihen, die nach und nach durch vorherbestimmte Amortisation bezahlt werden. Sind sie abgetragen, — und dieses wird in der Regel nicht früher als in 30 Jahren geschehen, — so steigt die Dividende erheblich. Die Aussicht auf diese Verbesserung der in Eisenbahnen angelegten Kapitale dürfte den Aktionären länger als während der ersten 30 Jahre zu belassen seyn, oder müßte doch mindestens beim Kaufe der Bahn, wenn er früher als nach 50 Jahren erfolgt, berücksichtigt werden.

Nach dem oben Angeführten kann eine starke Unbilligkeit darin liegen, ohne Ausnahme die letzten 5 Jahre vor dem Kaufe als Norm für die Feststellung der Durchschnitts-Dividende anzunehmen. Außerdem ist auch noch zu berücksichtigen, daß durch außergewöhnliche oder politische Zu-

Digitized by Google

stände gerade in diesen fünf Jahren der Reinertrag sehr klein gewesen sein könnte, das Aufhören solcher Zustände aber die Gewißheit der Wiederherstellung erheblicher Erträge verschaffte; alsdann wäre es hart für eine Gesellschaft, eine schlimme Zeit zu ihrem Schaden überstehen, den Ersatz durch bessere Zeit nicht nur verlieren, sondern auch zugeben zu müssen, an ihrem Kapitale beträchtlich zu verlieren, weil die Feststellung desselben Behufs der Tilgung nach vorübergehenden ungünstigen Ertrags-Verhältnissen erfolgen würde.

Deshalb scheint nothwendig zu sein, der Gesellschaft die in vorstehender Bemerkung enthaltene Einrede zu gestatten, und zuzugeben, daß, wenn diese begründet ist, die außergewöhnlich ungünstigen Jahre bei der Normirung der Durchschnitts-Dividende nicht zählen, und hierzu andre von gewöhnlichem Ertrage gewählt werden. Kontestationen über diese Bedingung mögen durch Sachverständige entschieden werden.

Die Bestimmungen des § 42 über den Kauf der Bahn zeigen, daß im § 39 eine Lücke im Gesetze hinsichtlich der Art und Weise sich befindet, in welcher das Anlage-Kapital amortisirt werden soll. Die Bestimmungen hierüber sind vorbehalten, können aber unverkennbar auf die Dividende, folglich auf den Kaufwerth der Aktien einwirken. Es erscheint daher nothwendig, daß Art und Weise der Amortisation in angemessene Uebereinstimmung mit den Kauf-Bedingungen gesetzlich festgestellt werde.

Nicht nur Billigkeit, sondern auch eine weise Politik erheischt, daß hinsichtlich des Kaufs der Eisenbahn-Anlagen den Aktionären durchaus genügende und sichere Bedingungen gestellt werden. Denn, — es kann nicht genug hervorgehoben werden, — wenn der Staat das große Bedürfniß der Eisenbahnen durch Privat-Industrie erfüllen

Digitized by Google

will, so muß er auch den darin anzulegenden Kapitalen alle nur irgend mögliche Garantieen einer vortheilhaften und sichern Unterbringung geben; dies ist das beste Mittel zur dauernden Heranziehung der Kapitale.

Zum § 43 des Gesetzes.

Das gemeine Recht gilt in allen Verhältnissen, für welche in der landesherrlichen Konzession oder im Eisenbahn-Gesetze nicht besondere, abweichende Vorschriften gegeben werden. Sollen also die Eisenbahn-Gesellschaften, in Beziehung auf Kriegsbeschädigungen und Demolirungen nicht mehr Rechte oder Ansprüche geltend machen können, als jeder andere Besitzer von Grundeigenthum oder gewerblichen Anlagen, so wäre § 43 überflüssig und deshalb zu entfernen.

Die Fassung dieses § läßt aber auch die Deutung zu, daß in Fällen, wo jeder andere Grundbesitzer oder Gewerbtreibende Entschädigung erhält, gerade die Eisenbahn-Gesellschaften keine erhalten sollen; daß z. B. wenn „im Interesse der Landes-Vertheidigung" eine Festung erweitert oder neu angelegt wird, Jedermann für abzutretende Grundflächen und Gebäude, wie für etwaige Unterbrechung des Gewerbes entschädigt wird, nur die Eisenbahn-Gesellschaften ihre theuren Bauten und Einrichtungen umsonst hergeben und mit schweren Kosten neu herstellen sollen. In der That ein gegen Gerechtigkeit und Billigkeit verstoßender Grundsatz, gefährlich im tiefen Frieden, noch gefährlicher, wenn Krieg droht oder gar ausbricht; denn dann, wenn ohnehin die Staatsbedürfnisse am schwierigsten zu erfüllen sind, ist zu besorgen, daß man am wenigsten ängstlich sein wird, zur Demolirung der Bauten zu schreiten, für welche in keinem Fall eine Entschädigung zu leisten ist. Diese Besorgniß wird noch verstärkt durch die Erwägung, daß

jeder Mensch, häufig ohne sich selbst dessen bewußt zu sein, geneigt ist, den einer zahlreichen Aktien-Korporation zugefügten Schaden weniger bedenklich zu erachten, als den eines einzelnen Privatmanns.

Nein, es hat nicht die Absicht des Gesetzgebers sein können, in den § 43 einen solchen Sinn zu legen; die Eisenbahnen müßten ja nicht für nützlich, sondern eher für unnütz, oder höchstens für tolerabel zu erachten sein, um sie von dem Schutze des gemeinen Rechts in Verhältnissen auszuschließen, die ohnedem eine Quelle erheblicher Verluste werden können.

Wenn Anstalten durch Privat-Industrie hergestellt werden können, welche, — schnelle Konzentration der Armeen möglich machend, — die Vertheidigungs-Mittel des Staates wesentlich erhöhen, so scheint dessen wohlverstandenes Interesse zu gebieten, diese Anstalten zu befördern, auch dafür wesentliche Opfer zu bringen. Deshalb dünkt mich, daß anstatt des § 43 eine Bestimmung zu treffen sei, die den Eisenbahn-Unternehmern die Vergütung der Kriegsschäden in einem gewissen Maße zusagt.

Zum § 44 des Gesetzes.

Das hier ausgesprochene unentbehrliche Privilegium ist weise auf 30 Jahr beschränkt worden, welche Frist in Beziehung auf nebenlaufende Bahnen, wenn diese durch Privat-Unternehmungen entstehen, genügt. Anders verhält es sich, wenn der Staat solche Bahnen anlegt; er kann Motive haben, auf den Ertrag weniger, als auf andre wichtigere Staatszwecke zu sehen. Da auf diese Weise seine Befugniß das Mittel ihm in die Hand gibt, eine Gesellschaft zu zwingen, ihre Bahn weit unter dem Werthe abzutreten, so müßte das Privilegium, dem Staate gegen-

Digitized by Google

über, wie mir scheint, um mindestens zwanzig Jahre weiter hinausgerückt werden.

Zu bemerken ist noch, daß die Dauer des Privilegiums nicht von der „Eröffnung der Bahn," sondern von Eröffnung des Transport-Betriebes auf der ganzen Bahnstrecke an zu rechnen seyn möchte.

Zum § 46 des Gesetzes.

Da es dem Gesetze unmöglich ist zu bewirken, daß die Wahl des Königlichen Kommissars allezeit auf einen Staatsbeamten falle, der, (gleich dem bei der Rheinischen Eisenbahn zum Kommissar ernannten Königlichen Ober-Präsidenten der Rheinprovinz, Herrn von Bodelschwingh,) mit lebendigem Eifer für eine große Angelegenheit praktischen Verstand und den Takt verbindet, auf der einen Seite die Interessen des Staats wie der Gesellschaft zweckmäßig zu wahren und zu unterstützen, auf der andern Seite die Verantwortlichkeit der gesellschaftlichen Verwaltung nicht durch eine ängstliche, kleinliche und störende Einmischung zu schwächen, — so muß ich bei meiner frühern Ansicht in Beziehung auf die vorliegende gesetzliche Bestimmung verharren. *)

*) Die ständigen Königlichen Kommissare haben nach den bisherigen Erfahrungen den Eisenbahnen genützt und geschadet. Genützt, indem sie bei den Bezirks-Regierungen und andern Behörden manchmal Schwierigkeiten beseitigten; geschadet, wenn sie Quasi-Direktoren, vermittelst starker Einmischung in die spezielle Verwaltung, waren. Dies schwächt die wirkliche Direktion und hindert sie, sich zu kräftigen, wenn sie von Haus aus etwas schwach seyn sollte. Die Fälle des Nützens in oben angegebener Weise werden hoffentlich nicht häufig mehr vorkommen können, wenn die Behörden einmal wissen, daß die Staatsregierung die Eisenbahnen befördern will. Übrigens können Ober-Präsidenten der Provinzen, Präsiden-

Digitized by Google

Zum § 47 des Gesetzes.

Dieser § müßte in einer Lebensfrage der Gesellschaft die Garantie ausdrücklich feststellen, daß die vorgesehene Verwirkung der Konzession nur durch rechtliche Entscheidung ausgesprochen werden kann.

Selbst mit dieser Garantie beweiset die in diesem § enthaltene Bestimmung, deren Nothwendigkeit ich nicht bestreite, daß die allgemeinen und besondern Bedingungen, unter welchen die Konzession ertheilt wird, der Gesellschaft feste Rechte, einen gehörig freien Wirkungskreis und Schutz gegen Willkühr zusichern müssen; also daß das Eisenbahn-Gesetz auf diesen Grundsätzen zu beruhen hat.

Zum § 49 des Gesetzes.

Die Fassung des letzten Satzes dieses § hat Zweifel darüber erregt, ob die zugesagte Entschädigung auch den Gesellschaften gebühre, die zur Zeit der Publikation des Eisenbahn-Gesetzes vom 3. November 1838 bereits konzessionirt waren. Man hat in dem beschränkenden Zwischensatze: „sofern von künftig zu konzessionirenden Gesellschaften die Frage ist," die Bestimmung finden wollen, daß nur auf diese Gesellschaften die Zusage einer eventuellen Geldentschädigung für etwa später gesetzlich aufzuerlegende Lasten in Anwendung zu bringen sey.

Diese Deutung des Gesetzes ist für unrichtig zu erachten. Es darf die Absicht der Staatsregierung nicht vorausgesetzt werden, daß ein unbegränztes Vertrauen auf ihre Weisheit, Gerechtigkeit und Billigkeit zur Folge haben solle, daß die

---

ten und Räthe der Bezirks-Regierungen in der Regel vermittelst ihrer amtlichen Stellung eben so wirksam den Fortschritt des Baues von Eisenbahnen befördern, als in der Stellung von Königlichen Kommissaren.

Digitized by Google

also vertrauenden Gesellschaften in ein schlimmeres gesetzliches Verhältniß, als andere Gesellschaften gebracht werden sollen.

Das Gesetz möge also durch eine andere Fassung die unrichtige Deutung verhindern. Zugleich hat es noch eine Bestimmung aufzunehmen, welche den exzeptionellen Zustand aufhebt, in welchem sich die, vor Publikation des Eisenbahn-Gesetzes vom 3. November 1838 konzessionirten Gesellschaften befinden.

Es ist nämlich in deren Konzession der folgende Vorbehalt ausgedrückt: „daß die Gesellschaft allen Bestimmungen und „Bedingungen, welche in Betreff des Verhältnisses zum Staate „und zum Publikum für die Eisenbahn-Unternehmungen im „Allgemeinen oder für das in Rede stehende Unternehmen insbesondere ergehen werden, eben so nachzukommen verbunden bleibt, als wenn solche in der gegenwärtigen Urkunde enthalten wären." Hieraus folgt, daß die Staatsregierung gesetzmäßig befugt ist, einer also konzessionirten Gesellschaft jederzeit die schwersten Lasten aufzuerlegen. Indem die Aktionäre die Konzession mit jener Klausel annahmen, sahen sie wohl ein, wie solchergestalt die Unternehmung eigentlich in einem durchaus rechtlosen Verhältnisse auszuführen begonnen werde. *) So bewiesen sie das unbedingteste Vertrauen auf die Gerechtigkeit der Staatsregierung, und zugleich die Überzeugung, daß sie von ihr keinen Nachtheil dieses exzeptionellen Zustandes zu besorgen, sondern vielmehr gute und sichere Bedingungen zu erwarten hätten, sobald die Berathungen der Staatsbehörden zu einem allgemeinen Eisenbahn-Gesetze führen würden.

Dieses ist nun erlassen und — entspricht den Erwartungen nicht; doch das Vertrauen auf ihre Erfüllung ist nicht zerstört.

*) Die Verhandlungen der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft im Oktober 1837 zeigen insbesondere, daß die Aktionäre dieses Verhältniß zwar bedenklich fanden, dennoch aber im vollsten Vertrauen auf spätere billige Festsetzung der Bedingungen zur Ausführung des Unternehmens sich entschlossen.

Digitized by Google

Drittes Kapitel.

Bemerkungen über einige Lücken im Gesetze.

Verhältniß zur Militär-Verwaltung.

Die vor fünf Jahren hie und da geäußerte Ansicht, daß Eisenbahnen von geringer Bedeutung für die Landes-Vertheidigung seyen, hat der entgegengesetzten Überzeugung Raum gemacht. Zugleich hat die Erfahrung auch gezeigt, daß sie ein wirksames Mittel zur Unterdrückung von Volksaufläufen darbieten, und also eine Garantie der Erhaltung der innern Ordnung sind. Es darf daher ohne Weiteres als unbestritten angenommen werden, daß der Staat aus überwiegenden Rücksichten die Befugniß haben muß, die Eisenbahnen zum Transport der Truppen, des Kriegsmaterials und der Lebensmittel zu benutzen.

Diese Befugniß muß der Staat ohne Einschränkung jederzeit haben. Denn wenn das Gesetz die Fälle genau bestimmen wollte, in welchen die Befugniß eintreten soll, so läuft es Gefahr, entweder einen nothwendigen Fall nicht gehörig vorzusehen, oder auch durch Truppenbewegung ein unnöthiges oder schädliches Aufsehen zu erregen. Wenn z. B. das Gesetz die Befugniß im Falle eines ausbrechenden Krieges eintreten ließe, so würde die schnelle Versammlung eines Armee-

Korps an der Gränze, wenn auch nur Vorsichtsmaßregel zur Erhaltung des Friedens, vom benachbarten Auslande schon als eine höchst kriegerische Unternehmung betrachtet werden können.

Es bleibt also nur zu untersuchen, zu welchen Bedingungen die Gesellschaften die ihnen aufzuerlegende Verpflichtung erfüllen sollen.

Mit nicht unhaltbarern Gründen, als denen, womit früherhin die Postverwaltung die zu ihren Gunsten im Eisenbahn-Gesetze aufgenommenen Bestimmungen errungen hat, könnte die Militär-Verwaltung etwa folgende Ansprüche erheben: auf Eisenbahnen können zwar die Truppen, das Kriegsmaterial und die Lebensmittel schneller und wohlfeiler, als auf Landstraßen fortgebracht werden; die Einrichtungen des Kriegswesens werden aber durch die Eisenbahnen derangirt; trotz der durch sie gewährten Hülfsmittel müssen die bestehenden Einrichtungen beibehalten werden; neue sind nothwendig, um das Ineinandergreifen mit den bisherigen zu verwirklichen; deßhalb müssen die Eisenbahn-Gesellschaften auf ihre Kosten die Betriebs-Einrichtungen so herstellen, daß sie zur Benutzung der Militär-Verwaltung passen, auch die Truppen, Infanterie wie Kavallerie, das Kriegsmaterial, das Schlachtvieh und alle andern Lebensmittel unentgeltlich transportiren; sollte aber die Militär-Verwaltung, der ihr einzuräumenden Vortheile ungeachtet, durch die in Folge der Eisenbahnen zu treffenden Einrichtungen noch eine Mehr-Ausgabe machen müssen, so ist diese von den Eisenbahn-Gesellschaften zu tragen, denn wie allgemein nützlich auch neue, von Privatpersonen ausgehende Unternehmungen seyn mögen, niemals darf der Staat Gefahr laufen, dadurch die Ausgaben eines einzelnen Verwaltungszweiges zu vermehren, denn eine solche Vermehrung läuft im Resultate mit der Verminderung eines einzelnen Staats-Einnahmezweiges auf eins hinaus.

Gegen solche Ansprüche gelten die nämlichen oder ähnliche Gründe, welche vorhin gegen die im Eisenbahn-Gesetze festge-

Digitized by Google

stellten Ansprüche der Postverwaltung angeführt wurden. Es ist um so unnöthiger, noch weitere Gegengründe vorzubringen, als ähnliche Ansprüche sicherlich nicht von der aufgeklärten Preußischen Militär-Verwaltung erhoben werden. Vielmehr hat sie — den unschätzbaren politischen und volkswirthschaftlichen Werth der Eisenbahnen anerkennend, die kleineren Rücksichten den höheren unterordnend und den Grundsätzen der Billigkeit und Zweckmäßigkeit auch in Beziehung auf Eisenbahn-Gesellschaften huldigend — dem Vernehmen nach nie im Sinne gehabt, die von den Gesellschaften in Anspruch zu nehmenden Leistungen anders als gegen Entschädigung zu verlangen.

Es darf also ohne Weiteres zur Darstellung der anzuwendenden Entschädigungs-Grundsätze übergegangen werden.

Wenn die für die Militär-Verwaltung zu bewirkenden Transporte zugleich mit den gewöhnlichen oder regelmäßigen Fahrten der Gesellschaft besorgt werden, ohne ihren anderweiten Personen- oder Güter-Transport zu hemmen oder zu stören, so vergüte jene Verwaltung nur fünf Sechstel der regelmäßigen Transportpreise.

In dem nämlichen Preis-Verhältniß werden Transporte durch außergewöhnliche Fahrten besorgt, insofern:

a, wenigstens 200 Mann, oder wenigstens 600 Zentner, oder überhaupt wenigstens acht beladene Wagen zu transportiren sind,

b, die Transporte mit den gewöhnlichen Fahrzeugen der Gesellschaft, oder mit den, von der Militär-Verwaltung gestellten, oder den auf Kosten dieser Verwaltung angeschafften Fahrzeugen bewirkt werden können, und

c, durch die außergewöhnlichen Fahrten die gewöhnlichen oder regelmäßigen Personen- oder Güter-Transporte der Gesellschaft nicht gehemmt oder gestört werden.

Hat die Gesellschaft für die Militär-Verwaltung außergewöhnliche Transporte anderer Art zu besorgen, so erhalte sie

Digitized by Google

dafür eine besondere Entschädigung, die nach dem Verhältniß der dadurch veranlaßten Mehr-Ausgaben und der etwa durch Unterbrechung oder Hinderung des gewöhnlichen Transport-Betriebes herbeigeführten Verluste festgesetzt wird.

Der Kriegsminister möge der Gesellschaft die Militär-Behörden bezeichnen, auf deren Anweisung Transporte für Rechnung der Militär-Verwaltung zu bewirken sind. Ohne Anweisung der qualifizirten Militär-Behörde genießen Militär-Transporte keinen Vorzug irgend einer Art.

Der Kriegsminister ernenne einen in der Stadt, wo die Gesellschaft ihr gesetzmäßiges Domizil hat, wohnenden Kommissarius zur Regulirung aller Angelegenheiten, welche die Festsetzung und Bezahlung der von der Militär-Verwaltung zu vergütenden Transport-Kosten und Entschädigungen betreffen.

Wenn kein Kommissarius vom Kriegsminister ernannt ist, so genieße die Militär-Verwaltung auch keine Vorrechte.

Kann der Kommissarius sich über die Festsetzung dieser Kosten und Entschädigungen nicht mit der Gesellschaft einigen, so mögen Sachverständige definitiv entscheiden.

Die Zahlung der Kosten oder Entschädigungen für Militär-Transporte wird innerhalb 14 Tage nach erfolgter Feststellung des Betrages geleistet. Ist der letztere streitig, so wird vorläufig der vom Kommissarius zugestandene Theil der geforderten Kosten oder Entschädigungen bezahlt.

Diese Vorschläge bezwecken: der Militärbehörde alle den Eisenbahnen mögliche Leistungen billig zu sichern; zugleich aber auch im Interesse der Gesellschaft ein für ihr Gedeihen, ja für ihr Bestehen höchst wichtiges Verhältniß so festzusetzen, daß ihr gesetzlich nicht nur das Recht, sondern auch eine einfache und schnelle Rechtsprechung verbürgt ist. Beides ist nothwendig, wenn verständige und vorsichtige Kapitalisten Geldanlagen in Eisenbahn-Unternehmungen sicher und zweckmäßig erachten sollen. Denn es leuchtet ein, daß im gewöhnlichen Rechtswege gerade

Digitized by Google

die Entscheidung in Prozessen, die aus dem Verhältniß zur Militär-Verwaltung entstehen könnten, aus mannichfachen Ursachen zum erheblichen Schaden der Gesellschaft Jahre lang dauern möchte.

Übrigens werden feste und sicherstellende gesetzliche Grundsätze in der Regel den Abschluß besonderer Übereinkommen zwischen der Militär-Verwaltung und den Eisenbahn-Gesellschaften da, wo nöthig oder zweckmäßig, erleichtern und befördern.

Sachverständige.

Mehre im zweiten Kapitel enthaltene Bemerkungen, so wie das oben erläuterte Verhältniß zur Militär-Verwaltung zeigen die Nothwendigkeit, daß Sachverständige (oder Schiedsrichter) zuweilen in möglichen Kontestationen zwischen dem Gouvernement und der Gesellschaft Recht sprechen müssen, wenn ihr ein vollständiger Rechtszustand verbürgt werden soll.

Ich bin der Meinung, daß das Gesetz die Art der Ernennung und Zusammensetzung der Sachverständigen (oder Schiedsrichter), so wie die Rechtskraft ihrer Urtheile festzusetzen habe.

Im gewöhnlichen Rechtsverfahren erfolgt die Ernennung der Sachverständigen in der Art, daß jede Parthei die ihrigen wählt, oder dem Gerichte zur Ernennung vorschlägt, und daß demnächst, wenn die Sachverständigen über das Urtheil sich nicht einigen können, ein Obmann ernannt wird, welcher einer der beiden verschiedenen Meinungen beizutreten hat und diese dadurch zum Spruche erhebt. Dieses Verfahren hat erfahrungsmäßig den Nachtheil, daß die Sachverständigen sich unwillkührlich als Advokaten der Parthei betrachten, die sie erwählt hat, und also die Unpartheilichkeit geschwächt wird; sodann daß dem Obmann manchmal nichts anders übrig bleibt, als zwischen zwei fertigen Urtheilen, die er beide nicht billigt,

Digitized by Google

eins zu wählen, anstatt daß er wohl zu einem billigen Einverständniß gelangt wäre, wenn er von Anfang an mit den ursprünglichen Sachverständigen verhandelt hätte.

Der vorstehende Nachtheil wird vermieden, (wie Erfahrungen mir bewiesen haben), wenn die Sachverständigen gemeinschaftlich von beiden Partheien, oder wenn diese sich darüber nicht einigen, vom Gericht ernannt werden; und ihre Zahl auf Eins, Drei oder Fünf festgesetzt wird, bei den beiden letztern Zahlen unter Bezeichnung eines Präses mit vorherrschender Stimme bei mangelnder Majorität. Bei dieser Einrichtung wird ein Einverständniß der Partheien über die Wahl der Sachverständigen befördert, und selbst, wenn es nicht zu Stande kommt, ihnen der richterliche Standpunkt am sichersten gewahrt.

Der Zweck des Urtheilspruchs durch Sachverständige, einfache und schnelle Rechtsprechung durch ein mit dem technischen oder kaufmännischen Gegenstande der Konteſtation vertrautes Gericht, würde nicht erreicht werden, wenn von dem Spruche appellirt werden könnte. Es muß derselbe also definitiv seyn.

Grundsteuer.

In dem Grundsteuer-Gesetze für die westlichen Provinzen vom 21. Januar 1839 sind die Eisenbahnen von dieser Steuer befreit. Dieß dürfte in das Eisenbahn-Gesetz aufzunehmen seyn, weil sonst die Befreiung nicht als ein den Gesellschaften zugestandenes Recht feststeht.

Eisenbahn-Bau für besondere Zwecke.

Nicht immer wird eine Eisenbahn für das Publikum gebaut; auch zum Privatgebrauch in großen industriellen Etablissements werden mitunter Eisenbahnen von einzelnen Privat-Personen oder Gesellschaften angelegt. Es scheint, daß bei der Abfassung des Gesetzes hierauf Rücksicht zu nehmen sey.

Digitized by Google

Publizität.

Wenn auch das Gesetz nicht die Grundzüge einer guten Verwaltungs-Einrichtung der Gesellschaft festzusetzen hat, indem hierauf einigermaßen durch den Handelsminister, bei Prüfung der gesellschaftlichen Statuten vor ihrer Genehmigung, eingewirkt werden kann, so dürfte doch der Grundsatz auszusprechen seyn, daß jede Gesellschaft jährlich eine Übersicht ihrer Verwaltung bekannt machen soll. Darin werde dargestellt: die ausgeführten neuen Immobilar-Anlagen; die Unterhaltungskosten der Bahn, so wie der übrigen Immobilien; die Verwaltungs-Kosten; die neuen Anschaffungen von Lokomotiven, Wagen und andern, zum Transport-Betrieb gehörigen Utensilien; die Unterhaltungs-Kosten dieser verschiedenen Gegenstände; die Zahl der in jeder Wagenklasse transportirten Personen und die Masse der transportirten Güter; die Einnahmen und überhaupt der finanzielle Zustand der Gesellschaft.

Straf- und andere Bestimmungen zum Schutz des Betriebes auf der Eisenbahn.

Nach § 23 des Gesetzes werden Polizei-Strafen vom Ministerium gegen unbefugte Betretung der Eisenbahn, Beschädigungen und andere polizeiwidrige Handlungen angeordnet.

Mit der Zeit dürfte sich das Bedürfniß ergeben,

a, strengere Strafen gegen eine, als Verbrechen zu betrachtende Gefährdung des Eisenbahn-Betriebes festzusetzen;

b, Strafen gegen grobe Fahrlässigkeit des Betriebs-Personals anzuordnen, und

c, über die Bebauung der, an die Eisenbahn gränzenden Ländereien besondere Vorschriften zu erlassen.

Nach meinem Dafürhalten eilt es mit den Anordnungen unter a und b nicht, und es mögen darüber noch mehr Erfahrungen

Digitized by Google

füglich abgewartet werden. Doch meine ich, daß die Staatsregierung in jedem Fall vernünftig handelt, wenn sie bei Ausarbeitung der gesetzlichen Vorschriften erfahrene Männer vom Fache hinzuzöge.

In Beziehung auf c dürfte vorläufig anzuordnen seyn, daß innerhalb einer gewissen Entfernung von den Eisenbahnen keine Strohdächer geduldet und keine feuergefährliche Gegenstände niedergelegt werden sollen.

Übrigens gehören die unter a, b, c vorgesehenen Bestimmungen nicht eigentlich in das Eisenbahn-Gesetz, sondern sie mögen besonders, nach Maßgabe der Erfahrungen und des Bedürfnisses, erlassen werden.

Digitized by Google

Viertes Kapitel.

Übersicht.

Die Prüfung des Eisenbahn-Gesetzes wird als Total-Eindruck die Überzeugung begründen, daß zwar die Interessen des Staates im höchsten Grade haben gewahrt werden sollen; daß aber in der That die wahren und höhern Interessen des Staates keineswegs befördert sind.

Die Möglichkeit, durch Privat-Unternehmung Eisenbahnen zu bauen, wird gegeben. Denn es können Aktien-Gesellschaften sich bilden; das Expropriationsrecht wird gewährt; das Recht des regelmäßigen Personen-Transports wird ertheilt; eine konkurrirende Eisenbahn in der nämlichen Richtung darf innerhalb dreißig Jahre nicht angelegt werden; auch ist die Erhebung eines zur Existenz hinreichenden Transport-Preises gestattet. Selbst einige Begünstigungen sind zu den unvermeidlich nothwendigen Bedingungen hinzugefügt, nämlich die Befreiung von einigen Steuern.

Betrachtet man aber dagegen: die den Eisenbahn-Gesellschaften auferlegten Lasten; die Unbegränztheit mehrer derselben; die vielen, durch das Staats-Interesse nicht einmal gebotenen Erschwerungen; die ungemessene Bevormundung und Gewalt, welche die Staatsverwaltung sich vorbehalten hat, und die dennoch den Gesellschaften auferlegte, in der Gesetzgebung sonst unerhörte

Digitized by Google

Verantwortlichkeit; die Ausnahmen vom gemeinen Recht zum Nachtheil der Eisenbahn-Unternehmungen; deren Unterordnung unter unerhebliche Interessen; die nachtheiligere Stellung der Eisenbahnen im Vergleiche gegen gewöhnliche Kunststraßen; — so ergibt sich: daß die Gesellschaften in die ungünstigste Stellung, und insbesondere in einen durchaus rechtlosen Zustand versetzt sind; daß ihr Bestehen einzig und allein von der Billigkeit der Staatsverwaltung abhängig gemacht ist; daß diese mithin, im Widerspruch mit dem wahren Staats-Interesse, durch das Gesetz die vorsichtigen Kapitalisten von Geld-Anlagen in Preußischen Eisenbahnen abzumahnen scheint.

Man darf hiernach sich nicht wundern, wenn untergeordnete Staats-, Kreis- und Kommunal-Behörden mitunter die Ansicht der Staatsregierung zu befolgen glaubten, indem sie die Eisenbahn-Unternehmungen nicht sonderlich liebten und unterstützten, und zu deren Nachtheil andere kleinere Interessen höher stellten.

Dagegen drängt sich die Frage auf, was erfreulicher und bewundernswürdiger ist: das Vertrauen der Unternehmer zur Billigkeit des Gouvernements, indem sie Kapitale zu den nachtheiligsten Bedingungen anlegten, die je in einem auf Rechts-Prinzipien gegründeten Staate für Eigenthum und Nutzung gestellt worden sind, — oder die außerordentliche Erfindung, welche den Muth gibt, sie trotz der Hindernisse und der drükkendsten Bedingungen in das Staatsleben einzuführen.

Es war eine ungünstige Zeit zur Eisenbahn-Gesetzgebung in den Jahren 1836—1838. Bei den Staatsbehörden zum Theil Abneigung und Mißtrauen gegen die Eisenbahnen; im Publikum häufig ein übertriebenes Vertrauen auf ihre Ertragsfähigkeit und Leistungen. Das Vernünftige, Richtige lag in der Mitte, wurde zwar von mehren Staatsbeamten, die an den Berathungen über die Eisenbahn-Gesetzgebung Theil nahmen, erkannt, konnte aber noch nicht zur allgemeinen Ansicht durchdringen. Bestehende Staatseinrichtungen wurden gar zu nahe

Digitized by Google

von der neuen Erfindung berührt oder verletzt; diese mußte erst durch Erfahrung und Anschauung in der Nähe sich gerechte und allgemeine Würdigung verschaffen.

Auf diesen Punkt sind wir jetzt angelangt, und — nicht unbeträchtliche Strecken Eisenbahnen sind im Preußischen Staate theils vollendet, theils der Vollendung nahe; Dank der Staatsregierung, welche billiger und wohlwollender gewesen ist, als ihr Eisenbahn-Gesetz. Diese Gesinnung hat sich seit zwei Jahren mehr und mehr thatsächlich dargestellt. *) Das Vertrauen Derer, welche Geld in Eisenbahnen anlegten, und welche zu ihrer Herstellung wirkten, ist theilweise erfüllt.

Es ganz zu erfüllen, ist die Zeit nun gekommen; nicht nur wegen dieses so unbedingten Vertrauens, sondern vorzüglich, weil nur auf diese Weise der Staat am sichersten und schnellsten die jetzt als Nothwendigkeit anerkannte Ausführung beträchtlicher Eisenbahn-Strecken von der Privat-Industrie erwarten darf; endlich auch deßhalb, weil Preußen, wie überhaupt in der Gesetzgebung, so insbesondere in der wichtigen Frage der Eisenbahnen, vorzugsweise vor

*) Bei den Eisenbahnen hat sich der Unterschied des National-Karakters der Deutschen und der Franzosen recht augenfällig gezeigt. In Preußen that der Staat fast nichts für Eisenbahnen, und nach jahrelangem Zögern und mannichfacher Abneigung ergeht ein Gesetz, das jeden Unternehmer abzuschrecken geeignet ist. Aber das fleißige, geduldige Volk läßt sich nicht irre machen, baut Eisenbahnen, fest vertrauend auf Billigkeit und auf spätere richtigere Anerkennung der Staatsregierung. In Frankreich werden auf Staatskosten große Eisenbahn-Linien nivellirt und veranschlagt; bald sollen diese für Rechnung des Staats, bald durch Gesellschaften ausgeführt werden; diese treten zusammen, kommen aber meistens in Stocken oder lösen sich auf, sobald etwas ernste Schwierigkeiten entstehen, bis endlich erst in diesem Jahre der Staat zur Einsicht gelangt, ihnen helfen zu müssen.

Digitized by Google

andern Ländern die Vernunft, Gerechtigkeit und Billigkeit herrschen lassen soll.

Jetzt noch eine gründliche Reform des Eisenbahn-Gesetzes verweigern, nachdem die frühern Vorurtheile nicht mehr vorhanden sind, wäre eine stillschweigende Erklärung, daß man absichtlich ein mangelhaftes Gesetz haben, das Gedeihen und die Existenz der Eisenbahn-Gesellschaften stets von dem guten Willen der Staatsbehörden allein abhängig machen und höhere Rücksichten den kleinern unterordnen wolle. Dieß erscheint als unstatthaft, und die Reform wird also erfolgen.

Soll das Gesetz durch Deklarationen und Zusätze, oder durch vollständige Umarbeitung verbessert werden? — Nach meinem Dafürhalten unbedenklich das Letztere. Die erforderlichen Veränderungen sind zu wesentlich und vielfach, um mit Deklarationen und Zusätzen ein gutes, deutliches Gesetz zu Stande zu bringen. Möge doch nun ein Ganzes, ein in seinen Grundsätzen und Bestimmungen harmonisches Gesetz für die so wichtigen Eisenbahn-Unternehmungen erlassen werden!

Wenn im Wesentlichen die von mir angedeuteten Verbesserungen als zweckmäßig erkannt werden sollten, so ist die im § 49 des Gesetzes enthaltene Zusage einer den Gesellschaften im Falle nachtheiliger Gesetzes-Veränderungen, zu gewährenden Entschädigung kein Hinderniß der Annahme meiner Vorschläge. Diese verbessern durchgängig die Lage der Gesellschaften und gewähren insbesondere eine größere Sicherheit für die Erlangung einer angemessenen Revenüe. Die Abgabe vom Reinertrage schlage ich freilich höher vor, als vielleicht die Aktionäre sie wünschen; aber offenbar ist es ihnen vortheilhafter, ein festes Rechtsverhältniß zu erlangen, von mancherlei Plackereien und Lasten, insbesondere von unbegränzter Verantwortlichkeit und ungemessenen Leistungen befreit zu werden, und vom Reinertrage bis zu fünf Prozent frei von allen Abgaben zu bleiben, als unter Beibehaltung aller dieser Nachtheile eine

Digitized by Google

etwas geringere Abgabe von dem Gewinn, der über einen Reinertrag von fünf Prozent hinaus erworben wird, zu entrichten. Übrigens hat der Staat das Maß der Steuern und mithin das Recht sich vorbehalten, sie sogar noch höher anzusetzen, als ich sie vorschlage.

Die große Mehrzahl der Aktionäre der bestehenden Preußischen Eisenbahnen würde daher — ich bin davon überzeugt — die vorgeschlagenen Veränderungen des Gesetzes dankbar aufnehmen. Diese müßten in jedem Falle wesentlich beitragen, das Geld des Auslandes und der vorsichtigsten inländischen Kapitalisten mehr und mehr zu Preußischen Eisenbahn-Anlagen heran zu ziehen. Es geht also nach meinen Vorschlägen der Vortheil des Staates mit dem der Aktionäre Hand in Hand.

Um meine Kritik anschaulich zu machen, lasse ich schließlich folgen: die daraus hergeleiteten

Grundsätze eines neuen Eisenbahn-Gesetzes.

1.

Der Bau der Eisenbahnen, so wie der Transport-Betrieb auf denselben ist landesherrlich konzessionirten Aktien-Gesellschaften gestattet.

2.

Der Handelsminister ist autorisirt, Gesellschaften, Vereinen, Korporationen und einzelnen Privat-Personen die Befugniß zu ertheilen, mit den Rechten und Pflichten, welche der Staat in Beziehung auf Chaussée- und andere öffentliche Bauten besitzt, Nivellements und andre Vorarbeiten zur Anlage einer Eisenbahn vorzunehmen. Die ertheilte Befugniß gibt keinen Anspruch auf Kosten-Ersatz.

Digitized by Google

3.

Die vorläufige Genehmigung zur Anlage einer Eisenbahn auf einer nach den Anfangs-, End- und Hauptzwischen-Punkten bestimmten Strecke wird vom König ertheilt.

Bis zur Vollziehung der landesherrlichen Konzession, welche einer bestimmten Gesellschaft das Privilegium verleiht, deren Statuten bestätigt und die Eisenbahn-Linie in den Haupt-Punkten definitiv feststellt, verbleibt dem Staat das Recht der Wahl unter konkurrirenden Gesellschaften, so wie der Verwerfung einer jeden.

Wenn die konzessionirte Gesellschaft zum Ersatz der Kosten der etwa von anderer Seite (nach Grundsatz 2) unternommenen Vorarbeiten verpflichtet seyn soll, so bestimmt die landesherrliche Konzession das Nähere hierüber.

4.

Die einschlägigen Verwaltungs-Behörden haben bei der Prüfung der Pläne von Eisenbahnen nach den erlassenen und zu erlassenden Instruktionen zu verfahren, und die zweckmäßige und wohlfeile Ausführung landesherrlich genehmigter Eisenbahnen zu befördern.

5.

Die Aktien der Gesellschaft, die Scheine über die darauf geleisteten Partial-Zahlungen und die Zins- oder Dividenden-Kupons dürfen auf den Inhaber lauten und sind stempelfrei.

Der erste Aktien-Zeichner ist gegen die Gesellschaft zur Zahlung des ganzen Nominal-Betrages der Aktie verpflichtet, und kann sich dieser Verpflichtung durch Übertragung seines Anrechts, oder durch sonstige Verträge mit dritten Personen nicht entziehen.

Digitized by Google

Die Gesellschaft kann von vorstehender Verpflichtung die Aktionäre im Allgemeinen nicht eher entbinden, als bis vierzig Prozent der Aktien eingezahlt sind, in einzelnen, im Statut der Gesellschaft vorzusehenden Fällen jedoch auch früher.

So lange die Verpflichtung der ersten Aktien-Zeichner dauert, wird deren Name in den Scheinen über Partial-Zahlungen bemerkt.

Diese Scheine tragen die Nummern der erst nach erfolgter Zahlung des Nominal-Betrages zu emittirenden Aktien.

Gegen säumige Aktien-Zahler kann die Gesellschaft Konventional-Strafen anordnen, ohne Rücksicht auf die sonst hinsichtlich deren Höhe bestehenden gesetzlichen Beschränkungen.

6.

So lange das Statut der Gesellschaft nicht landesherrlich bestätigt ist, werden ihre und ihrer Vertreter Verhältnisse nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften über Gesellschafts- und Mandats-Verträge beurtheilt.

Mittelst der Bestätigung des, in der Gesetzsammlung zu publizirenden Statuts werden der Gesellschaft die Rechte einer Korporation oder einer anonymen Gesellschaft ertheilt.

7.

Ohne landesherrliche Genehmigung darf die Gesellschaft keine Zweigbahnen außerhalb ihrer Anlagen bauen, auch keine Aktien über die ursprünglich festgesetzte Zahl hinaus emittiren.

8.

Nur unter Zustimmung des Handelsministers darf die Gesellschaft Anleihen zur Kapital-Vermehrung eröffnen. Es können

Digitized by Google

hierbei auf den Inhaber lautende Schuldverschreibungen ausgestellt werden, die stempelfrei sind.

Kauf auf Kredit und die Annahme von Vorschüssen, die jederzeit oder innerhalb Eines Jahres rückforderbar sind, werden nicht als Anleihen zur Kapital-Vermehrung betrachtet.

9.

Der Genehmigung des Handelsministers wird vorbehalten:

1. die Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte;
2. die Verhältnisse der Konstruktion der Bahn.

10.

Die Gesellschaft ist zur Einrichtung der Wege, Überfahrten, Tristen, Einfriedigungen, Bewässerungs-, Vorfluths- und andern Anlagen verpflichtet, welche die Bezirks-Regierung zur Sicherung der benachbarten Grundbesitzer gegen die Gefahren und Nachtheile nöthig findet, die ihnen aus der Eisenbahn erwachsen können.

Die Unterhaltung der vorbezeichneten Anlagen liegt der Gesellschaft insoweit ob, als sie unmittelbar zur Eisenbahn gehören.

Die Bezirks-Regierung setzt für die Kreise oder Gemeinden einen peremptorischen Termin fest, nach welchem keine Reklamationen wegen Einrichtung jener Anlagen mehr zulässig sind. Dieser Termin wird nicht eher anberaumt, als bis in jeder Gemeinde der sie betreffende Plan der Eisenbahn-Anlage zu Jedermanns Einsicht offen gelegen hat, und der Landrath und Gemeinde-Vorstand zur Prüfung aufgefordert worden sind.

11.

Der Gesellschaft wird das Recht zur Expropriation, welchem

Digitized by Google

auch die Nutzungsberechtigten unterworfen sind, verliehen, insofern auf die Aktien eine gewisse Summe einbezahlt, oder bis zu einem gewissen Betrage Bürgschaft geleistet ist. Diese Summe oder dieser Betrag wird in der Konzession festgesetzt.

Das Expropriations-Recht ist auf die Grundstücke anwendbar, welche erforderlich erachtet werden:

1. zur Bahn, zu deren Einfriedigung und Sicherstellung, zu den Ausweiche-Stellen, den Aufseher- und Wärter-Wohnungen;
2. zu den Bahnhöfen und überhaupt allen zu einem zweckmäßigen und guten Transportbetriebe dienenden Einrichtungen;
3. zur Unterbringung oder Gewinnung von Erde und Schutt, insofern hierfür die vorübergehende Benutzung der Grundstücke nicht hinreichend erachtet wird;
4. zu den im öffentlichen Interesse in Folge der Eisenbahn-Anlagen herzustellenden Straßen, Wege und Einrichtungen;
5. insbesondere zu Straßen, Wegen und Anlagen, welche die Verbindung oder Vereinigung der Bahnhöfe mit den unfern liegenden Städten und Ortschaften bezwecken.

Die Expropriation für die unter 5 bezeichneten Zwecke kann auch den Vorständen der Städte und Ortschaften gewährt werden.

12.

Die Bezirks-Regierung hat über die Anwendung des im Grundsatz 11 festgesetzten Rechts der Expropriation in den vorkommenden Fällen zu entscheiden, vorbehaltlich des Rekurses an das Handelsministerium.

Dieser Rekurs ist in Beziehung auf den Expropriirten nur innerhalb acht Tagen zulässig, angerechnet von dem Tage, an welchem die Entscheidung der Regierung bekannt gemacht oder dem Betheiligten insinuirt wurde.

Digitized by Google

Die Regierung, wenn sie einen Aufschub für die Förderung des Baues der Eisenbahn nachtheilig erachtet, ist auf den Antrag der Gesellschaft befugt, von vornherein oder nach erhobener Reklamation zu bestimmen, daß, des Rekurses ungeachtet, die Entscheidung ausgeführt werden dürfe. Die Gesellschaft trägt die Nachtheile, welche durch die Ausführung in dem Falle entstehen würden, daß das Handelsministerium die Entscheidung der Regierung reformiren möchte.

13.

Die Expropriation erfolgt in denjenigen Landestheilen, wo das allgemeine Landrecht in Kraft ist, nach Vorschrift der §§ 8 — 11, Theil 1, Titel 11, indem hierzu für jene Landestheile noch bestimmt wird:

1. Die Bezirks-Regierung ernennt die Taratoren und leitet das Abschätzungs-Verfahren unter Zuziehung beider Theile.
2. Nicht nur der Eigenthümer, sondern auch die Gesellschaft kann von der Schätzung der Taratoren auf richterliche Entscheidung über den Werth provoziren.
3. Nach Erlaß der über die Expropriation nach Grundf. 12 zu treffenden Entscheidung ist der Eigenthümer, ohne daß ein gerichtliches Einweisungs-Urtheil oder irgend ein gerichtliches Verfahren eintritt, zur Überlieferung des Grundstückes an die Gesellschaft verpflichtet, und hierzu nöthigen Falls von der Regierung zwangsweise anzuhalten.

14.

Der Gesellschaft wird ferner das Recht zur vorübergehenden Benutzung fremder Grundstücke eingeräumt:

1. zur Gewinnung und Unterbringung von Erde und Schutt;
2. zur Gewinnung von Ziegelerde, Bruch- und Feldsteinen, Sand und Kies;

Digitized by Google

3. zur Einrichtung von Interims-Wegen, Bauhöfen, Ziegeleien und andern für den Bau erforderlichen Anlagen.

15.

Von den in Grundſ. 12, 13 enthaltenen Vorſchriften ſollen auch für die vorübergehend zu benutzenden Grundſtücke gelten: Grundſatz 12 und Artikel 3 des Grundſatzes 13 für die ganze Monarchie; der übrige Theil des Grundſatzes 13 für die Landestheile, in welchen das allgemeine Landrecht Kraft hat.

16.

In ſo weit die Grundſ. 11—15 nicht beſondere oder abweichende Vorſchriften enthalten, gelten für Expropriation, vorübergehende Benutzung von Grundſtücken und Entſchädigung, die hierüber für den Chauſſéebau in den verſchiedenen Landestheilen beſtehenden geſetzlichen Beſtimmungen. *)

---

*) Bei der Reviſion des Eiſenbahn-Geſetzes möchten die manchmal vorgekommenen mißbräuchlichen enormen Entſchädigungen, (von denen ich ſchreiende Beiſpiele anführen könnte,) Veranlaſſung ſeyn, nicht die Reform der Expropriations-Geſetze abzuwarten und ſchon früher für Eiſenbahnen in jener Beziehung einige beſondere Vorſchriften zu erlaſſen. Das Übel erheiſcht gründliche und baldige Abhülfe, und iſt um ſo ſchlimmer, als die Taxatoren aus irriger Anſicht, und möglicher Weiſe mitunter aus andern Urſachen, nicht ſelten die übertriebenſten Forderungen der Grundbeſitzer befriedigen, und die Gerichte manchmal geneigt ſind, nur die Taxen, nicht die aus Dokumenten entnommenen klarſten Beweiſe der unmäßigſten Überſchätzung zu berückſichtigen. Deßhalb gebe ich die geſetzliche Feſtſtellung folgender Grundſätze zu erwägen:

1. Nicht der Werth, den ein Grundſtück durch die zu bauende Eiſenbahn oder eine dazu gehörige Anlage erlangt, ſondern der Werth, welchen es vor dem Bekanntwerden des Eiſen-

Digitized by Google

Auch kommen dieſe in Anwendung für die Zahlung der Entſchädigungen, dieſe mögen durch Taxatoren, oder richterliches Erkenntniß, oder freien Vertrag feſtgeſetzt ſeyn.

Die deßfallſigen Verhandlungen ſind ſtempel- und ſportelfrei.

---

bahn-Baues oder der Anlage hatte, gilt als Maßſtab für die Entſchädigung.

2. Wird nachgewieſen, daß das in Anſpruch genommene Grundſtück vor dem Bekanntwerden des Eiſenbahn-Baues, nach dem Verhältniß des Kaufpreiſes oder Ertrages dieſes Grundſtückes oder anderer Grundſtücke, die damit hinſichtlich der Fruchtbarkeit, der Benutzung und der Gunſt der Lage verglichen werden können, einen geringern Werth gehabt hat, als den von den Taxatoren feſtgeſetzten, ſo iſt nicht die Taxe, ſondern der auf vorbezeichnete Art nachgewieſene Werth bei der Feſtſetzung der Entſchädigung entſcheidend.
3. Wenn Entſchädigungen für eine in Folge der Eiſenbahn-Anlage entſtehende Werth-Verminderung benachbarter Grundſtücke feſtzuſetzen ſind, ſo ſoll nur der wirkliche erweisbare Schade, nicht Unannehmlichkeit oder Unbequemlichkeit veranſchlagt werden. In jedem Falle kann die Geſellſchaft von der Zahlung ſolcher Entſchädigungen ſich befreien, wenn ſie ſtatt der letztern entweder die im Werthe verminderten Grundſtücke zu dem nach Grundſatz 1 und 2 feſtzuſtellenden Werthe käuflich übernimmt, oder wenn ſie ſolche auf zehn Jahre zu dem erweislichen bisherigen Reinertrage pachtet. Im letztern Fall kann ſie die Grundſtücke mit den nämlichen Rechten und Befugniſſen, wie der Eigenthümer ſie beſitzt, benutzen oder unterverpachten.
4. Sind Entſchädigungen für aufgewendete Kultur- oder angeblich die Benutzung bezweckende Koſten eines, zur bleibenden oder vorübergehenden Beſitznahme in Anſpruch genommenen Grundſtücks feſtzuſetzen, ſo werden dieſe Koſten nicht nach einem höhern Maßſtabe vergütet, als nach dem der regelmäßigen oder gewöhnlichen Kultur oder Benutzung, welche für

Digitized by Google

17.

Die Wiederkaufs- und Vorkaufs-Rechte, welche gegen eine Gesellschaft in Folge der §§ 16 — 19 des Gesetzes vom 3. November 1838 erworben und nicht bis zum 31. Dezember 1845 in Anwendung gekommen sind, werden hiermit für erloschen erklärt.

Die Gesellschaft ist nur dann zu Entschädigungen wegen Aufhebung dieser Rechte verpflichtet, wenn der Schade genau und bestimmt nachgewiesen wird; Berechnungen oder Abschätzungen, die auf hypothetischen oder Wahrscheinlichkeitsfällen beruhen, sind hierbei unzulässig.

Alle aus vorstehenden Bestimmungen hergeleitete, bis zum 30. Juni 1846 nicht regulirte oder nicht eingeklagte Entschädigungs-Ansprüche sind erloschen.

---

das Grundstück bis zu dem Zeitpunkte Statt fand, als die neue Eisenbahn-Anlage bekannt ward. *)

5. Wird von einem Grundstücke oder einem Gute, zur Expropriation oder zur vorübergehenden Benutzung, ein Theil in Anspruch genommen, und erlangt der übrige Theil durch die Eisenbahn-Anlage eine Werth-Vermehrung, so kommt diese der Gesellschaft bei der von ihr zu leistenden Entschädigung zu Gut, jedoch nicht weiter als bis zum Betrage der letztern.

---

*) Wie Grundsatz 3 dem leider nicht selten vorkommenden Falle vorbeugen soll, daß Entschädigungen für verminderten Werth eines Grundstücks ungefähr den wirklichen Verkaufspreis des letztern selbst dann erreichen, wenn dieser in Folge der Eisenbahn-Anlage gestiegen ist, so soll Grundsatz 4 die ebenfalls vorkommenden Fälle verhüten, daß die Eigenthümer oder Pächter, um übertriebene Kosten-Rechnungen aufzustellen, ungewöhnliche und kostspielige Kulturen, oder auch gar Bauten oder andere theure Einrichtungen auf Grundstücken vornehmen, welche durch die Feststellung der Eisenbahn-Linie und der Bahnhöfe bereits deutlich zur Besitznahme hierfür designirt sind.

Digitized by Google

18.

Die Gesellschaft darf ohne Genehmigung der Bezirks-Regierung kein Grundstück verkaufen, welches zur Eisenbahn, zu den Bahnhöfen und sonstigen zum Eisenbahn-Betriebe bestimmten Anlagen gehört.

19.

Bei Ertheilung der Konzession werden die Fristen bestimmt, in welchen die Anlage fortschreiten und vollendet werden soll. Hält die Gesellschaft diese Fristen nicht ein, so kann sie, auf den Antrag des Handelsministers, der Konzession verlustig erklärt werden.

Die Entscheidung hierüber erfolgt, mit Ausschluß jedes gerichtlichen Verfahrens, in definitiver Weise von einer aus sieben Personen bestehenden Kommission, die ihre Beschlüsse nach Stimmenmehrheit faßt. Sie wird vom Staatsministerium ernannt, welches zugleich den Vorsitzenden designirt, und besteht aus Einem Juristen, zwei Bausverständigen, zwei Verwaltungsbeamten und zwei Kaufleuten.

Der Handelsminister theilt der Kommission die Revisionsberichte der Bauten und die sonstigen Gründe mit, auf welche er den Antrag stützt. Eben so wird die Gesellschaft die Einwendungen, welche sie dagegen vorbringen will, der Kommission zustellen, wozu der erstern eine peremptorische Frist von drei Monaten gestattet ist, angerechnet vom Tage der Anzeige der Ernennung der Kommission.

Das definitive Erlöschen der Konzession wird auf den Grund der von der Kommission erfolgten Entscheidung vom König erklärt.

20.

Wenn die finanziellen oder die innern Verwaltungsverhältnisse der Gesellschaft so in Verwirrung, Stocken oder Verfall gera-

Digitized by Google

then, daß dadurch die Vollendung der Eisenbahn-Anlage innerhalb der nach Grundsatz 19 gestellten Fristen, oder auch überhaupt als unmöglich oder höchst unwahrscheinlich zu erachten ist, so erlischt die Konzession.

Der Antrag auf ihr Erlöschen, die Entscheidung und die definitive Erklärung darüber erfolgt nach den Bestimmungen des Grundsatzes 19, jedoch mit der Modifikation, daß die zur Entscheidung zu ernennende Kommission bestehen soll aus zwei Juristen, zwei Verwaltungsbeamten und drei Kaufleuten.

21.

Wenn nach Grundsatz 19, 20 die Konzession erlischt, kann eine Königliche Bestimmung anordnen, daß sämmtliche zur Anlage gehörigen Immobilien in dem Zustande, in welchem sie sich befinden, für Rechnung der, der Konzession verlustig erklärten Gesellschaft unter der Bedingung öffentlich versteigert werden, daß die Eisenbahn-Anlage von den Ankäufern auszuführen ist.

Der Handelsminister ordnet wegen der Versteigerung die erforderlichen Ausführungs-Maßregeln an; insbesondere bestimmt er den Ort und den Tag der Versteigerung, die Zahlungs-Termine und die von den Ankäufern zu leistenden Bürgschaften. Die Zahlungs-Termine werden so festgesetzt, daß der letzte nicht über Ein Jahr, angerechnet vom Tage der Versteigerung, hinausreicht.

Die Ankäufer haben eine Aktien-Gesellschaft zu bilden (Grundsatz 1), insofern es nicht vorgängig geschehen war.

22.

Keine Bahnstrecke wird zum Betriebe für das Publikum eher eröffnet, als bis ihre Vollendung für diesen Zweck von der Bezirks-Regierung revidirt und attestirt worden ist.

Digitized by Google

23.

Insofern in der Konzession nicht das Gegentheil bestimmt ist, darf die Gesellschaft die Dampfkraft oder eine andere Elementarkraft zur Lokomotion benutzen.

Das Verhältniß der Konstruktion der hierzu anzuwendenden Maschinen wird nicht nach den allgemeinen Gesetzen über Dampfmaschinen beurtheilt, sondern unterliegt der Genehmigung des Handelsministers, wenn die Gesellschaft zur Beaufsichtigung der Transport-Mittel nicht einen von der Staatsbehörde approbirten Techniker angestellt hat.

Der Handelsminister ernennt Kommissarien, welche beauftragt werden, die vorerwähnte Approbation zu ertheilen, nachdem sie die Tüchtigkeit des Technikers durch zweckdienliche Prüfung oder durch ihnen genügend erscheinende Zeugnisse erkannt haben.

24.

Die Handhabung der Bahnpolizei wird der Gesellschaft übertragen nach einem vom Handelsminister zu erlassenden Reglement.

In Beziehung auf die Bahnpolizei-Funktionen haben die dafür von der Gesellschaft anzustellenden Personen die Eigenschaft von Polizeiagenten des Staats.

Durch das Bahnpolizei-Reglement können Polizeistrafen für den Fall gefährlicher Fahrlässigkeit gegen die Beamten und Angestellten der Gesellschaft festgesetzt werden, die mit der Beaufsichtigung der Bahn und mit dem Betriebe beauftragt sind. Insbesondere kann es bestimmen, daß die Polizeibehörde einen solchen Beamten oder Angestellten aus dem Dienst entfernen darf, welcher darin im Zustande der Trunkenheit sich befunden hat.

Es wird vorbehalten, härtere Strafen, als polizeiliche, gegen jene Beamte oder Angestellte gesetzlich anzuordnen, die sich im Dienste eine grobe, das Leben der auf der Eisenbahn beför-

Digitized by Google

derten Personen gefährdende Fahrlässigkeit zu Schulden kommen lassen.

25.

Wenn die Gesellschaft, der ihr von der Staatsbehörde gemachten Erinnerung ungeachtet, unterläßt, die Bahn und die Transport-Anstalten in einem die Sicherheit des Betriebes bedingenden guten Zustande zu erhalten, so kann sie hierzu im Verwaltungswege angehalten werden.

Werden von der Staatsbehörde Maßregeln angeordnet, welche über den vorbezeichneten Zweck hinausgehen und überflüssig sind, so ist der Staat zum Ersatz des hieraus entstehenden Schadens gegen die Gesellschaft verpflichtet.

Ob ein solcher Schade und zu welchem Betrage er zugefügt ist, entscheiden sachverständige Schiedsrichter.

26.

Die Gesellschaft ist in Beziehung auf Personen- und Güter-Beförderung für Schaden in dem nämlichen Maße verantwortlich, wie nach gemeinem Rechte der Fuhrmann, Lohnkutscher und Spediteur.

Dagegen bleibt ihr, unter ihrer Verantwortlichkeit, die Einrichtung und Anwendung des Betriebes gänzlich überlassen, soweit hierin in diesem Gesetze nicht Beschränkungen ausdrücklich angeordnet sind.

Alle von der Gesellschaft zu erlassenden allgemeinen Betriebs-Reglements, insbesondere auch die Abgangszeit der regelmäßigen Wagenzüge, werden der Bezirks-Regierung, in großen Städten auch der Polizeibehörde, vorgängig angezeigt.

27.

Bei Ertheilung der Konzession wird für deren Dauer ein Maximum des Transportpreises bestimmt, zu dessen Erhebung

Digitized by Google

die Gesellschaft befugt ist. Es wird für Personen nach den verschiedenen Wagenklassen, für Güter nach einigen Haupt-Gattungen verschieden festgesetzt.

28.

Auf gleiche Weise, wie in Grundsatz 27 vorgesehen, wird für Personen und Güter, so wie auch für leere Eisenbahn-Wagen ein Maximum des Bahngeldes festgesetzt, zu dessen Erhebung die Gesellschaft in dem Falle befugt ist, daß sie nach Grundsatz 36, 37, 41 eine Konkurrenz im Betriebe auf der Bahn zuzulassen hätte.

29.

Wenn der Handelsminister mit den bereits konzessionirten Gesellschaften über das nachträglich für sie festzusetzende Maximum des Transportpreises und des Bahngeldes (Grundsatz 27, 28) nicht zu einer Einigung gelangt, so wird eins und anderes von sachverständigen Schiedsrichtern bestimmt.

30.

Vorbehaltlich der in Grundsatz 27 — 29 enthaltenen Bestimmungen setzt die Gesellschaft selbst die Preise des Personen- und Güter-Transports fest. Sie hat den deßfallsigen Tarif, so wie jede Änderung desselben vor der Anwendung öffentlich bekannt zu machen und der Bezirks-Regierung anzuzeigen. Erhöhung des Tarifs tritt erst sechs Wochen nach vorbezeichneter Bekanntmachung und Anzeige in Anwendung.

31.

Mit Ausnahme der durch das Bahn-Reglement, oder sonst polizeilich zum Transport für unzulässig erklärten Gegenstände, werden alle übrige, zu deren Fortschaffung die Eisenbahn-

Digitized by Google

Transportmittel geeignet sind, ohne Unterschied der Interessenten von der Gesellschaft befördert; vorbehaltlich jedoch der nach Grundf. 41, 42 der Post- und der Kriegsverwaltung eingeräumten Rechte.

32.

Streitigkeiten zwischen der Gesellschaft und Privat-Personen über die Anwendung des Tarifs (Grundf. 30, 31) entscheidet die Bezirks-Regierung, vorbehaltlich des Rekurses an das Handelsministerium.

33.

Die Gesellschaft publizirt jährlich die Haupt-Resultate ihrer Verwaltung, übersichtlich darstellend:

1. die ausgeführten neuen Bauten;
2. die Unterhaltungskosten der Bahn und der andern Immobilien;
3. die allgemeinen Verwaltungskosten;
4. die besondern Verwaltungskosten beim Transport-Betriebe;
5. die neuen Anschaffungen von Lokomotiven, Wagen und andern zum Betriebe gehörigen Utensilien;
6. die Unterhaltungskosten vorstehender Gegenstände, und
7. überhaupt alle Betriebskosten nach deren Haupttheilen;
8. die Zahl der transportirten Personen und die Masse der transportirten Güter, die erstern nach den Wagenklassen, die letztern nach den durch den Tarif begründeten Abtheilungen, beide nach den Entfernungen;
9. die Einnahmen und Ausgaben nach den Haupt-Rubriken, und
10. überhaupt den finanziellen Zustand.

Dem Handelsminister und der Bezirks-Regierung wird diese Übersicht mitgetheilt.

Digitized by Google

34.

Zur Ausübung des Aufsichtsrechts des Staates kann der Handelsminister, so oft er es für zweckmäßig erachtet, einen Kommissar ernennen.

Er ist befugt zur Einsicht aller Rechnungen und Beläge, welche der in Grundz. 33 bezeichneten Übersicht zum Grunde liegen, so wie aller baulichen Anlagen und Betriebs-Einrichtungen.

Auch kann er an Ort und Stelle genaue Untersuchungen der Lokomotiven, Wagen und andern Betriebsmittel anordnen, welche die Gesellschaft zur Benutzung tauglich erklärt oder welche sich im Gebrauch befinden.

Ergibt die Untersuchung der Betriebsmittel einen die Sicherheit des Betriebes gefährdenden Zustand, so trägt die Gesellschaft die Kosten und etwaigen Nachtheile der Untersuchung; im entgegengesetzten Falle trägt sie der Staat.

Etwaige Streitigkeiten hierüber werden durch sachverständige Schiedsrichter entschieden.

35.

Die Gesellschaft gestattet andern Unternehmern den Betrieb mit Dampfkraft oder anderer Elementarkraft nicht ohne Genehmigung des Handelsministers.

36.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Anschluß anderer landesherrlich genehmigten Eisenbahn-Unternehmungen an ihre Bahn, es möge die neue Bahn in einer Fortsetzung oder in einer Seiten-Verbindung bestehen, geschehen zu lassen.

Sie muß, soweit es das erforderliche Ineinandergreifen des Betriebes gebietet, gestatten, daß auf ihrer Bahn die Unternehmer der sich anschließenden Bahn selbst den Transport betrei-

Digitized by Google

ben, auch darauf, jedoch auf eigne Kosten, die zur Ausführung der vorstehenden Bestimmungen erforderlichen baulichen Anlagen herstellen.

Die Gesellschaft erhält von den gedachten Unternehmern für die ihr etwa aus obigen Verpflichtungen erwachsenden Schäden und Nachtheile vollständigen Ersatz. Der Betrag desselben wird in Ermangelung gütlicher Einigung von sachverständigen Schiedsrichtern festgesetzt. Ebenso entscheiden diese auch jede Uneinigkeit, die über das Erfordern von Betriebs-Einrichtungen und Anlagen behufs des Anschlusses, oder überhaupt in dem Verhältniß der Gesellschaft zu den Unternehmern der sich anschließenden Bahn entsteht.

37.

Nach Ablauf der ersten drei Jahre nach Eröffnung des Transports auf der ganzen Bahnstrecke ist die Gesellschaft verpflichtet, auch andern als den in Grundf. 36 bezeichneten Unternehmern, wenn solche vom Handelsminister konzessionirt sind, den Transportbetrieb zu gestatten, jedoch nur für die Zeit, während welcher die Bahn nicht zu den regelmäßigen Transport-Zügen der Gesellschaft benutzt wird, oder für Revision und Reparatur unbefahren bleiben muß.

Konzessionen der vorstehenden Art sind allezeit nur auf längstens sechs Jahre zu ertheilen, können aber in gleicher Weise verlängert werden.

Kontestationen über die Ausführung der in diesem Grundsatze enthaltenen Bestimmungen werden von sachverständigen Schiedsrichtern entschieden.

38.

Die Unternehmer, welche nach Grundf. 35 — 37 außer der Gesellschaft den Transport auf ihrer Bahn betreiben, sind den Bestimmungen der Grundf. 23 — 25, 34 unterworfen.

Digitized by Google

39.

Die Gesellschaft hat die Kontrolle über die Konstruktion und die gute Unterhaltung der Lokomotiven, Wagen und andern Transportmittel der Unternehmer, welche nach Grundf. 35 — 37 auf ihrer Bahn den Transport betreiben. Sie kann jene Transportmittel zurückweisen, wenn die Konstruktion, die Instandhaltung oder die Schwere für die Bahn ungeeignet oder für die Ordnung oder die Sicherheit des Betriebs gefährdend sind.

Mißbraucht die Gesellschaft diese Befugniß zur Zurückweisung von Transportmitteln, welche für die Bahn geeignet und in Beziehung auf den Betrieb gefahrlos sind, so ist sie zum Ersatze des hieraus entstehenden Nachtheils verpflichtet.

Streitigkeiten über die Ausführung der in diesem Grundf. enthaltenen Bestimmungen werden von sachverständigen Schiedsrichtern entschieden.

40.

Vorbehaltlich des in Grundf. 41 der Postverwaltung übertragenen Rechts, wird zum Transport-Betrieb für das Publikum eine Konzession nach Grundf. 35 — 37 nur dann ertheilt, wenn die Unternehmer sich als Aktien-Gesellschaft konstituirt haben. Diese ist den Bestimmungen der Grundsätze 23 — 27, 30 — 34, 41 — 43, 53, 56 gleich der ursprünglichen Gesellschaft unterworfen, unbeschadet der im Grundf. 39 enthaltenen Vorschriften.

41.

Ohne Genehmigung der Postverwaltung ist der Gesellschaft der Transport von Paketen unter zwei Pfund Schwere und von Briefen untersagt.

Sie darf schwerere Pakete, Gelder, Güter und Personen, ohne Rücksicht auf die jetzt bestehenden Postgesetze, transportiren.

Digitized by Google

Die Postverwaltung ist befugt, die Eisenbahn zu postmäßigen Versendungen zu benutzen. Zu dem Ende ist gegen Entschädigung die Gesellschaft verpflichtet:

1. ihren Betrieb, so weit dessen Natur es gestattet, in die nothwendige Übereinstimmung mit den Bedürfnissen der Postverwaltung zu bringen;
2. zu dulden, daß die letztere für ihre Zwecke den Transport auf der Eisenbahn selbst betreibe, in welchem Falle die Gesellschaft nach Grundsatz 39 die Kontrolle über die Transportmittel der Postverwaltung ausübt.

Kommt über die vorbezeichneten Leistungen zwischen der Postverwaltung und der Gesellschaft ein Übereinkommen nicht zu Stande, so gelten folgende Bestimmungen:

a, die Postverwaltung vergütet für die Briefbeutel nach ihrem Gewicht nur den verhältnißmäßigen Transportpreis, der für Güter von schwerem Gewicht und geringem Werth festgesetzt ist, für alle andere Gegenstände dagegen den allgemein festgesetzten Transportpreis;

b, sie entrichtet, wenn sie selbst den Transport betreibt, das nach Grundsatz 28 festgesetzte Bahngeld;

c, wenn durch die Postverwaltung die Gesellschaft gehindert wird, ihre Transportzüge zu der Zeit, wo es am vortheilhaftesten ist, zu befördern, oder gezwungen wird, den Betrieb zu beschränken, oder Transportzüge zu befördern, die Nachtheil bringen und sonst nicht eingerichtet worden wären, so erhält sie in allen diesen Fällen Schadenersatz;

d, alle Kontestationen zwischen der Postverwaltung und der Gesellschaft werden durch sachverständige Schiedsrichter entschieden.

42.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, gegen Entschädigung alle zur Kriegsverwaltung gehörige Transporte, so weit die Natur

Digitized by Google

des Eisenbahnbetriebes es gestattet, zu befördern, und zwar vor allen übrigen Transporten, sobald dies die einschlägige Militärbehörde verlangt.

Zur Ausführung dieses Grundsatzes wird Folgendes bestimmt:

1. Die Kriegsverwaltung vergütet nur fünf Sechstel der regelmäßigen Transportpreise:
   a, wenn die Beförderung mit den regelmäßigen oder gewöhnlichen Zügen ohne Hemmung oder Störung des sonstigen Betriebes erfolgt;
   b, wenn bei außergewöhnlich erforderten Fahrten mindestens 200 Mann, oder 600 Zentner, oder überhaupt mindestens zehn beladene vierräderige Wagen (oder eine verhältnißmäßig kleinere Zahl Wagen, wenn diese sechs- oder achträderig sind) mit den gewöhnlichen Fahrzeugen der Gesellschaft, oder mit den von der Kriegsverwaltung oder auf deren Kosten angeschafften Fahrzeugen befördert, und die regelmäßigen oder gewöhnlichen Personen- und Güterzüge der Gesellschaft nicht gehemmt oder gestört werden.
2. Für andere Transporte, welche den gewöhnlichen oder regelmäßigen Betrieb der Gesellschaft stören oder hemmen, oder besondere Mehrausgaben oder Nachtheile herbeiführen, erhält die Gesellschaft außer den regelmäßigen Transportpreisen noch vollständigen Schadenersatz.
3. Die der Kriegsverwaltung eingeräumten Vorrechte sind nur dann gültig:
   a, wenn der Kriegsminister der Gesellschaft die Behörden bezeichnet hat, auf deren Requisition sie die Transporte besorgt, und
   b, wenn er in der Stadt, wo die Gesellschaft ihr gesetzmäßiges Domizil hat, einen ihn vertretenden Kommissarius ernannt hat, welcher mit Regulirung aller Angelegenheiten beauftragt ist, die sich auf das Ver-

Digitized by Google

hältniß der Kriegsverwaltung zur Gesellschaft, und insbesondere auf die Festsetzung und Bezahlung der Transportkosten und Entschädigungen beziehen.

4. Die Zahlung der Transportkosten und Entschädigungen wird innerhalb vierzehn Tagen nach erfolgter Feststellung des Betrages geleistet. Ist der letztere streitig, so wird davon vorläufig der vom Kommissar zugestandene Theil bezahlt.

5. Die vorkommenden Streitigkeiten zwischen der Kriegsverwaltung und der Gesellschaft werden von sachverständigen Schiedsrichtern entschieden.

43.

Die Gesellschaft entrichtet eine Amortisations-Abgabe von dem jährlichen Reinertrage, welcher nach Abzug der sämmtlichen Unterhaltungs-, Betriebs- und Verwaltungskosten, der an Kreditoren bezahlten Zinsen und des zum Reserve-Fonds zurückzuhaltenden Betrags übrig bleibt. Diese Abgabe beträgt die Hälfte von dem Theile des Reinertrages, welcher über fünf Prozent des Aktien-Kapitals erworben wird. Der Theil des Reinertrags bis zu einschließlich fünf Prozent des Aktien-Kapitales wird mit keiner Abgabe belegt.

Unter dem Aktien-Kapitale, auf welches sich die vorstehend bezeichneten Prozent-Berechnungen des Reinertrags beziehen, ist das vorhandene zu verstehen, so daß dabei das bereits amortisirte nicht in Betracht kommt.

44.

Die im Grundst. 43 festgesetzte Abgabe wird zur Amortisation des Aktien-Kapitals und der etwa gemachten Anleihen der Gesellschaft verwendet.

Sie kann, vorbehaltlich der Rechte der Kreditoren, bestim-

men, ob sie erst die Aktien und dann die Anleihen, oder ob sie erst diese und dann jene amortisiren will. Ist kontraktlich zur Tilgung von Anleihen eine gewisse Summe zu verwenden, so kann auch diese aus dem Ertrage der Amortisations-Abgabe bestritte nwerden, soweit er dazu hinreicht.

In Beziehung auf die Amortisation der Aktien wird Folgendes festgesetzt:

1. Die Gesellschaft kann bestimmen:
   a, ob ein Theil der zu amortisirenden Aktien zum Tages-Kurse, so lange dieser ein Agio von 25 Prozent nicht übersteigt, aufgekauft, oder
   b, zum Nennwerthe, oder zu einem gewissen Kurse, jedoch nicht über 25 Prozent Agio, ausgelooset werden soll;
   c, oder ob die Amortisations-Summe an dem Nennwerth der Aktie pro rata bis zur gänzlichen Amortisation dieses Werthes abgeschrieben werden soll.
2. Die vorstehend unter a und b bezeichnete Art der Amortisation darf auf keinen größern Betrag, als die Hälfte des Aktien-Kapitals angewendet werden, so daß mindestens Eine Hälfte desselben nach der vorstehend unter c angegebenen Art amortisirt wird.
3. Die unter 1, c bestimmte Abschreibung der amortisirten Summe erfolgt durch öffentliche Erklärung.

Die Ausführung der Amortisation ist der Gesellschaft überlassen; sie hat darüber einen Nachweis dem Handelsminister mitzutheilen.

Die Gesellschaft beschließt innerhalb dieser gesetzlichen Vorschriften die nähern Bestimmungen über die Amortisation. Eine Veränderung des hiernach gefaßten Beschlusses unterliegt der Genehmigung des Handelsministers.

Digitized by Google

45.

Der Ertrag der Amortisationsabgabe einer nach Grundf. 40 konzessionirten Gesellschaft wird nicht für diese, sondern zur Amortisation des Anlagekapitals der Gesellschaft verwendet, welche Eigenthümerin der Bahn ist.

Wenn jedoch nach Grundf. 36 und 40 der Fall eintritt, daß eine Gesellschaft auf ihrer eigenen und zugleich auch auf einer andern Bahn den Transport betreibt, so wird in der Konzession festgesetzt, in welchem Verhältniß der Ertrag der Amortisationsabgabe für die eine und für die andere Gesellschaft zur Amortisation des Anlagekapitals zu verwenden ist.

46.

Wird die Amortisation innerhalb fünfzig Jahre, angerechnet vom Datum der Konzession, beendigt, so genießen die Aktionäre, deren Aktien nach der Vorschrift von Grundf. 44, Art. 1, c amortisirt sind, während der auf die Beendigung der Amortisation folgenden zwei Jahre den Gesammt-Reinertrag, von welchem dann keine Abgabe erhoben wird.

Dieser Genuß wird auf Ein Jahr beschränkt, wenn die Beendigung der Amortisation länger dauert.

Abgesehen von vorstehenden Bestimmungen, wird in dem Jahre, wo die Amortisation endigt, nur eine für die letztere erforderliche Abgabe vom Reinertrage erhoben und der übrige Theil desselben ganz an die Aktionäre vertheilt.

47.

Nachdem die Amortisation beendigt und die Zeit abgelaufen ist, während welcher die Aktionäre nach Grundf. 46 noch den Reinertrag beziehen, verfällt dem Staate die Bahn nebst allen Anlagen und Betriebsmitteln, so wie überhaupt das gesammte

Digitized by Google

Vermögen der Gesellschaft, selbst einschließlich des Reservefonds, wogegen der Staat die etwaigen Schulden und sonstigen Passiva der Gesellschaft zu berichtigen hat.

Es wird alsdann der Anlage eine solche Einrichtung durch den Staat gegeben, daß die Transportpreise nur auf Deckung der Unterhaltungs-, Verwaltungs- und eigentlichen Betriebskosten basirt werden.

48.

Die Gesellschaft bleibt gegen die ihr auferlegte Amortisationssteuer befreit von der Grundsteuer, der Gewerbesteuer, überhaupt von jeder direkten Steuer, so wie auch von jeder Besteuerung des Transportbetriebes.

49.

Der Staat ist unter nachfolgenden Bestimmungen berechtigt, die Bahn und alle dazu gehörigen Anlagen und Betriebsmittel der Gesellschaft zu erwerben:

1. Die Abtretung kann nicht eher als nach dreißig Jahren, angerechnet von der Transporteröffnung auf der ganzen Bahnstrecke, und außerdem nur dann gefordert werden, wenn der Zeitpunkt der Übernahme mindestens Ein Jahr vorher angekündigt wird.
2. Die Gesammtsumme der Dividende (oder reinen Revenüe), welche an die Aktionäre jährlich, nach dem Durchschnitt der letzten fünf Jahre, die dem angekündigten Zeitpunkte der Übernahme vorhergehen, zu vertheilen war, ist die Basis zur Festsetzung der vom Staate der Gesellschaft zu zahlenden Entschädigung. Sind in Folge außergewöhnlicher oder besonderer vorübergehenden Verhältnisse gerade in jenen fünf Jahren ungünstige Betriebsjahre vorgekommen, so

Digitized by Google

können, statt der letztern, andere günstigere von gewöhnlichem Ertrage aus der frühern Betriebszeit zur Festsetzung der fünfjährigen Durchschnitts-Dividende gewählt werden. Uneinigkeiten hierüber zwischen dem Staat und der Gesellschaft werden von sachverständigen Schiedsrichtern definitiv entschieden.

3. Der Staat bezahlt an die Gesellschaft von der nach Art. 2 festgesetzten durchschnittlichen jährlichen Gesammtsumme der Dividende:

   a, den fünf und dreißigfachen Betrag, wenn die Abtretung schon nach dreißig Jahren verlangt wird;

   b, den vier und dreißigfachen Betrag, wenn die Abtretung zwei Jahre später, den drei und dreißigfachen Betrag, wenn sie vier Jahre später erfolgen soll, — und so tritt für jede zwei Jahre Verlängerung der Abtretungszeit bis zu fünfzig Jahren eine Verminderung des zu zahlenden Betrages im vorstehenden Verhältniß ein;

   c, den fünf und zwanzigfachen Betrag auch dann, wenn die Abtretung später als nach fünfzig Jahren verlangt wird.

4. Wie der Staat gegen die zu leistende Entschädigung sämmtliche Anlagen, das zum Betriebe gehörige Inventarium, den Reserve-Fonds und die ausstehenden Forderungen, überhaupt das Gesammtvermögen der Gesellschaft erlangt, so übernimmt und berichtigt er dagegen deren Schulden oder sonstigen Passiva.

5. Abgesehen von der im Art. 1 vorgesehenen Ankündigung des Zeitpunkts der Übernahme, kann die wirkliche Abtretung und Überlieferung nicht eher verlangt werden, als bis die Entschädigungs-Summe festgesetzt und der Gesellschaft bezahlt worden ist. Bis dahin verbleibt diese im ungeschmälerten Besitze und Genusse.

Digitized by Google

50.

Die Anlage einer zweiten Eisenbahn, welche in ähnlicher Richtung die nämlichen Hauptpunkte wie die bereits konzessionirte Eisenbahn in Verbindung setzt, wird Privat-Unternehmern innerhalb dreißig Jahren, angerechnet von der Betriebseröffnung auf der ganzen Bahnstrecke, nicht gestattet. Dieses der Gesellschaft ertheilte Privilegium des Ausschlusses einer in fast gleicher Richtung konkurrirenden Eisenbahn wird noch um zwanzig Jahre verlängert für den Fall, wenn der Staat eine solche Bahn bauen, oder deren Erbauung durch besondere, einer Privat-Unternehmung zu verleihenden Unterstützungen, Vortheile oder Privilegien befördern wollte.

Gleichgeachtet dem Staat werden in vorstehender Beziehung die Provinzen, Bezirke, Kreise, Gemeinden oder überhaupt die Unterabtheilungen des Staates.

51.

Die Gesellschaft hat vor andern Privat-Eigenthümern insofern ein Vorrecht in Beziehung auf Kriegsbeschädigungen und Demolirungen, daß sie, wenn diese im Interesse der Landesvertheidigung veranlaßt werden, in jedem Falle vollständig entschädigt wird.

52.

Außer den in Grundſ. 19, 20 vorgesehenen Fällen erlischt die ertheilte Konzession auch dann, wenn die Gesellschaft sonst eine der allgemeinen gesetzlichen, oder der besondern Konzessions-Bedingungen nicht erfüllt, und eine Aufforderung zur Erfüllung binnen einer endlichen Frist von mindestens drei Monaten ohne Erfolg bleibt.

Über die Erlöschung der Konzession nach vorstehendem Grundsatze entscheiden die Gerichte.

Digitized by Google

Ist die Konzession hiernach erloschen, so wird die Bahn nebst allen dazu gehörigen Anlagen und Transportmitteln für Rechnung der Gesellschaft versteigert. Für die Versteigerung gelten alsdann die Bestimmungen des Grundg. 21.

53.

Hinsichtlich der Ernennung und Rechtsprechung der sachverständigen Schiedsrichter, die nach den Vorschriften der Grundg. 25, 29, 34, 36, 37, 39, 41, 42, 49, 56 Entscheidungen zu fassen haben, wird Folgendes festgesetzt:

1. Die Zahl der Schiedsrichter soll seyn: Eins, Drei oder Fünf.
2. Ist sie Drei oder Fünf, so wird einer der Schiedsrichter bei der Ernennung zum Präses bestimmt. An diesen werden die für die Schiedsrichter bestimmten Eingaben und Vorstellungen gerichtet.
3. Die Ernennung der Schiedsrichter erfolgt von den Partheien gemeinschaftlich, oder wenn sie sich hierüber nicht einigen, auf Betreiben der Partheien oder einer derselben, von dem Gerichtshofe zweiter Instanz, zu dessen Sprengel der Ort gehört, in welchem die Gesellschaft ihr gesetzliches Domizil hat.
4. Sind die Partheien über die Zahl der Schiedsrichter nicht einverstanden, so wird sie, zugleich mit der Ernennung, von dem Gerichtshofe festgesetzt.
5. Die Schiedsrichter werden, insofern zu ihrer Vereidung in dem Urtheil, durch welches sie ernannt sind, nicht ein Richter kommittirt worden ist, von den Vorsitzenden des Gerichts erster Instanz vereidet, zu dessen Sprengel das Domizil der Gesellschaft gehört.

Die Schiedsrichter schwören, die ihnen von den Partheien

Digitized by Google

vorzulegenden Streitfragen unpartheiisch und gewissenhaft zu entscheiden.

6. Sie können Zeugen und Sachverständige vereiden und vernehmen, die bevollmächtigten Beamten der Partheien zur persönlichen Erscheinung vorladen, die Anträge und Motive der Parteien nicht nur schriftlich, sondern auch mündlich sich vortragen lassen. Überhaupt sind die Schiedsrichter in ihrem Verfahren an die gerichtlichen Formen nicht gebunden.
7. Sind drei oder fünf Schiedsrichter ernannt, so fassen sie ihre Beschlüsse oder fällen ihre Urtheile nach gemeinschaftlicher mündlicher Berathung und nach Stimmenmehrheit. Der Präses beruft zu den Sitzungen und leitet die Verhandlungen.
8. Die Urtheile der Schiedsrichter werden auf Betreiben der Partheien, oder einer derselben, dem in Art. 3 bezeichneten Gerichtshofe zur gerichtlichen Erklärung der Vollstreckbarkeit vorgelegt. Gegen diese Erklärung ist nur dann eine Einrede zulässig:
   a, wenn sie innerhalb vierzehn Tagen nach geschehener Insinuation des Antrags auf die Vollziehung jener Erklärung erfolgt;
   b, wenn sie auf dem Einwande beruhet, daß eine oder mehre der den Schiedsrichtern vorgelegten Streitfragen durch das schiedsrichterliche Urtheil nicht entschieden seyen.
9. Über die nach Art. 8 etwa erhobene Einrede entscheidet der nämliche im Art. 3 bezeichnete Gerichtshof. Erkennt er sie als begründet an, so erklärt er die Theile des schiedsrichterlichen Urtheils für vollstreckbar, in welchen eine Entscheidung über Streitfragen enthalten ist, insofern diese nicht von der Entscheidung der unentschieden gebliebenen Streitfragen abhängig sind. Wegen dieser letztern verweiset der

Digitized by Google

Gerichtshof die Partheien, nach seinem Ermessen, an die bisherigen oder an neue, gleichzeitig zu ernennende Schiedsrichter.

10. Kein anderer, als der in Art. 8 und 9 vorgesehene Rekurs ist gegen die schiedsrichterlichen Urtheile statthaft. Eben so wenig ist gegen die nach Art. 3, 4 und 9 erfolgte Ernennung der Schiedsrichter irgend ein Rekurs gestattet.

54.

Dieses Gesetz ist nicht anwendbar auf Eisenbahnen, die zum alleinigen Gebrauch von industriellen Anlagen innerhalb des Terrains ihrer Besitzer angelegt werden.

55.

Das Gesetz vom 3. November 1838 ist aufgehoben und durch das gegenwärtige ersetzt, welches auch für sämmtliche bis jetzt konzessionirte Eisenbahn-Gesellschaften gilt.

Dagegen wird der in bisher ertheilten Konzessionen gemachte Vorbehalt aufgehoben, daß die Gesellschaft nicht nur den über Eisenbahnen zu erlassenden allgemeinen Bestimmungen, sondern auch denen unterworfen seyn soll, welche insbesondere für die Gesellschaft festgesetzt werden möchten.

56.

Der Staat behält sich Zusätze zu diesem Gesetze und Abänderungen desselben vor. Wird hierdurch eine Verminderung der Einnahme, oder eine Vermehrung der Ausgaben, oder eine Verminderung der Rechte der vor Publikation jener Zusätze oder Abänderungen konzessionirten Eisenbahn-Gesellschaften herbeigeführt, so werden sie dafür vollständig entschädigt.

Ob und zu welchem Betrage diese Entschädigung stattfindet, entscheiden sachverständige Schiedsrichter.

BAYERISCHE STAATS-BIBLIOTHEK MÜNCHEN

Digitized by Google

Digitized by Google

BAYERISCHE STAATS-BIBLIOTHEK MÜNCHEN

Digitized by Google

Anhang.

Bemerkungen über die Amortisations-Tabelle.

Wenn meine Ansichten und Vorschläge einige Berücksichtigung finden möchten, so wäre möglich, daß in Erwägung gezogen würde, ob nicht der Reinertrag, welcher vorab den Aktionären ohne Besteuerung zu belassen ist, niedriger als 5 Prozent zu normiren sey. In diesem Falle ist nicht zu erwarten, daß ein Vorschlag gemacht werde, weniger als 4 Prozent hierfür festzusetzen, deshalb werden in der angehefteten Tabelle die Resultate der Amortisation in den beiden Voraussetzungen, daß 5 oder 4 Prozent bewilligt würden, vergleichungsweise dargestellt.

Es ergibt sich hieraus, daß je erheblicher der Reinertrag ist, desto unbedeutender wird der Einfluß der verschiedenen Systeme auf die Dauer der Amortisation. Bei 7 Prozent Reinertrag ist die Differenz nur 9 Jahre, und sie fällt bis auf Ein Jahr, wenn der Reinertrag 12 Prozent erreicht. Dieses Verhältniß

verstärkt die Gründe, welche ich für den Vorschlag, die ersten 5 Prozent Reinertrag ganz unbesteuert zu lassen, angeführt habe.

Das Interesse des Staats, Kapitalisten zu Geldanlagen in Eisenbahnen, welche nur mäßige Zinsen zu versprechen scheinen, zu veranlassen, ist so stark, daß der Nachtheil einer diesem Zwecke entgegen wirkenden Maßregel höher zu veranschlagen ist, als der Vortheil einer etwas schnelleren Amortisation gut rentirender Eisenbahnen.

Noch ein paar andere Bemerkungen zur Tabelle kann ich nicht unterdrücken.

Sie zeigt augenfällig, wie vortheilhaft den Aktionären der successive Aufkauf oder die Auslooſung der Aktien mit 25 Prozent Agio bis zur Hälfte des Aktien-Kapitales ist.

Sodann wird die Prüfung dieser Tabelle die Überzeugung begründen helfen, daß die den Eisenbahn-Gesellschaften aufzuerlegende Abgabe nicht nützlicher für das Staats-Interesse, als zur Amortisation verwendet werden kann. Für den wahren Staatsmann bedarf es keiner Beweisführung, daß die Gegenwart die Zukunft zu beachten hat, und daß die Aussicht, in 30 bis 100 Jahren viele Meilen Preußischer Eisenbahnen für nicht mehr als die eigentlichen Transportkosten benutzen zu können, die größte Berücksichtigung verdient. Die Nachkommen werden dankbar erkennen, welch ein Hebel der Nationalkräfte auf diese Weise geschaffen wurde.

Die Unbegränztheit der Lasten, welche den Eisenbahn-Gesellschaften auferlegt sind, aufrecht zu erhalten, dürfte schwerlich

Digitized by Google

mehr von einem der höhern Staatsbeamten beantragt werden. Bei der Reform des Gesetzes vom 3. November 1838 könnte aber das System, begränzte Lasten ohne Rücksicht auf den Reinertrag, festzusetzen, dem System, die Lasten oder die Besteuerung erst dann, nachdem der Reinertrag eine gewisse Höhe erreicht hat, eintreten zu lassen, gegenüber stehen. Nehmen wir einmal an, daß nach dem erstern System verfahren werde, so ist augenfällig, daß dies von der Anlage solcher Eisenbahnen abschrecken muß, deren Reinertrag im günstigen Falle nicht über 5 Prozent erwartet wird, und daß dagegen der Staat von den gut rentirenden Eisenbahnen nach dem andern Systeme leicht eine größere Abgabe beziehen wird, als ihm jene begränzten, den Gesellschaften ohne Rücksicht auf den Reinertrag aufzuerlegenden Lasten werth seyn würden.

Man nehme z. B. an, daß die Leistungen für die Postverwaltung zu Einem Prozent des Anlagekapitals der Gesellschaft zu veranschlagen seyen, und daß, abgesehen von diesen Leistungen, der Reinertrag einer zu erbauenden Eisenbahn zu 4 Prozent veranschlagt werde. Der Reinertrag fällt also bis zu 3 Prozent herab, wenn die Gesellschaft die Postdienste unentgeldlich leisten muß, und steigt dagegen bis auf 5 Prozent, wenn diese Dienste bezahlt werden.

Wenn die ersten 5 Prozent Reinertrag frei von Abgaben bleiben und übrigens das in der Tabelle dargestellte Abgabe- und Amortisations-System angenommen wird, so entstehen die in nachfolgenden Übersichten dargestellten Verhältnisse:

Digitized by Google

1.

Wenn der Reinertrag sich beläuft auf	So beträgt die Abgabe jährlich im Durchschnitt bis zur Beendigung der Amortisation vom Anlage-Kapital	Dies macht vom Reinertrage
Prozent.		
5½	0,97	1/5
6	1,31	2/9
7	1,91	2/7
8	2,45	5/16
9	2,96	1/3
10	3,50	7/20
11	4,—	4/11
12	4,50	3/8

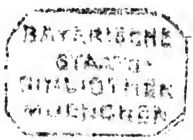
2.

Wenn der Reinbetrag sich beläuft auf:	So beträgt die Abgabe vom Anlage-Kapital							
Prozent.	nach Jahren	Prozent.	nach Jahren	Prozent.	nach Jahren	Prozent.	nach Jahren	Prozent.
5½	36	½	57	¾	71	1	112	2½
6	22	¾	36	1	70	2	84	2⅙
7	22	1½	36	2	46	2½	57	3¼
8	9	1¼	16	2	35	3	45	3⅙
9	12	2½	22	3	29	3½	34	4
10	10	3	18	3½	24	4	31	4¼
11	9	3½	16	4	21	4½	27	5¼
12	8	4	14	4½	19	5	23	5½

Digitized by Google

Es steigt also die Abgabe stark, wenn der Reinertrag erheblich wird und dennoch stehen sich dann die Aktionäre gut. Dieses Verhältniß sollte, wie mich dünkt, dem Staate und den Aktionären das Vortheilhafteste seyn.

In jedem Falle steht meine Überzeugung fest, daß das System einer Belastung und Besteuerung der Eisenbahn-Unternehmungen, ohne Berücksichtigung des Reinertrages, den Interessen des Staates in hohem Grade widerstreitet.



Aachen, gedruckt bei J. J. Beaufort, Theaterstraße 1350.

Digitized by Google

Digitized by Google

Inhalts-Verzeichniß.

	Seite.
Vorwort	3 — 4
Eisenbahn-Gesetz vom 3. November 1838	5 — 20
Einleitung	21 — 25
Erstes Kapitel. Leitende allgemeine Grundsätze	26 — 28
Zweites Kapitel. Die einzelnen Bestimmungen des Eisenbahn-Gesetzes	29 — 115
Landesherrliche Konzession, Ministerial-Instruktionen	29 — 32
Aktien, Verpflichtungen der Aktionäre	32 — 35
Genehmigung der anzuwendenden Fahrzeuge	35 — 38
Anleihen	38 — 39
Genehmigung zum Verkauf von Grundstücken	39 — 50
Expropriation, im Allgemeinen	40 — 42
Insbesondere zum § 8 des Gesetzes	42 — 45
„ „ § 9 „ „	45 — 46
„ „ § 10 „ „	46
„ „ § 11 „ „	47 — 48
„ „ § 12 „ „	48 — 49
„ „ § 13 „ „	49
„ „ § 15 „ „	49
Anlagen zum Schutz benachbarter Grundbesitzer und zur Erhaltung bestehender Straßen und Wege	49 — 52
Vor- und Wiederkaufsrecht	52 — 54
Verantwortlichkeit gegen den Staat	54 — 55
Bürgschaften für Beendigung der Bauten	55 — 56
Bahnpolizei- und Betriebs-Vorschriften	56 — 67

Digitized by Google

Seite.

Weitere Befugnisse der Staatsverwaltung in Beziehung auf den Betrieb ..... 67 — 68
Verantwortlichkeit gegen das Publikum ..... 68 — 71
Festsetzung der Transportpreise und Konkurrenz im Betriebe, im Allgemeinen ..... 71 — 75
Insbesondere zu § 26 des Gesetzes 75
„ „ §§ 27, 28 des Gesetzes .. 75 — 76
„ „ §§ 29, 30 „ „ .. 76 — 82
„ „ § 31 „ „ .. 82
„ „ §§ 32—33 „ „ .. 82 — 86
Rechnungsführung 86
Anschluß anderer Bahnen ..... 86 — 88
Verhältniß zur Postverwaltung ..... 88 — 100
Abgabe vom Reinertrage, Amortisation ..... 100 — 108
Besteuerung des konkurrirenden Betriebs 108
Erwerbung der Anlage durch den Staat ..... 108 — 111
Kriegsbeschädigungen und Demolirungen ..... 111 — 112
Nebenlaufende Bahnen ..... 112 — 113
Königlicher Kommissarius 113
Nichterfüllung der Konzessions-Bedingungen 114
Vorbehaltene Veränderung des Gesetzes ..... 114 — 115

Drittes Kapitel. Bemerkungen über einige Lücken im Gesetze ..... 116 — 123
Verhältniß zur Militär-Verwaltung ..... 116 — 120
Sachverständige ..... 120 — 121
Grundsteuer 121
Einsenbahnbau für besondere Zwecke 121
Publizität 122
Straf- und andere Bestimmungen zum Schutze des Betriebes ..... 122 — 123

Viertes Kapitel. Übersicht ..... 124 — 156
Im Allgemeinen ..... 124 — 128
Grundsätze eines neuen Eisenbahn-Gesetzes ..... 128 — 156

Anhang. Amortisations-Tabelle und Bemerkungen dazu ..... 157 — 161

Digitized by Google

Digitized by Google